Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 1–3 / 15. DEZEMBER 2021

Sieg und WM-Titel in letzter Runde

Max entthront King Lewis

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis
Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline
in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

Rallye Dakar: Vorschau
Was ist Audi zuzutrauen?

Motorrad-WM: Hintergrund
Umweltschutz in der MotoGP

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 03

56 Seiten



Formel 2: Finale in Abu Dhabi
Oscar Piastri mit Titel auf die Ersatzbank



Ducati-Pilot Bagnaia im Interview
„Der Motor für 2022 ist schon sehr gut"



Sportwagen-Weltmeisterschaft
Rollout von Peugeot, Porsche folgt bald

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

MOTORSPORT IMAGES

TOYOTA



DTM

Editorial

Die Renngötter waren mit uns: Für die letzte Ausgabe von Motorsport aktuell gab es noch mal F1-Dramen der höchsten Güteklasse. Was will man mehr?

Vor Ihnen, liebe Leser, liegt die letzte Ausgabe 2021 von Motorsport aktuell. Das letzte große Autorennen des Jahres sorgte passenderweise noch mal für Spannung, Dramen und Kontroversen: Beim F1-Finale in Abu Dhabi führte Alfred Hitchcock Regie. Wer hätte nach der ersten Runde noch auf den WM-Titel für Max Verstappen gewettet? In der letzten Runde drehte sich noch mal alles. Wer die Qualität von Motorsport nur an der Spannung bemisst, dürfte die Fernbedienung am letzten Sonntag zufrieden und erschöpft zur Seite gelegt haben. Wir sahen eine der aufregendsten Titelentscheidungen in der Geschichte der Formel 1. Die Fan-Lager waren naturgemäß gespalten: Verstappen-Fans freuten sich über den ersten WM-Titel des Niederländers, Mercedes-Anhänger waren unzufrieden mit dem Handling des Rennleiters.

Abu Dhabi erinnerte dabei stark an das Finale der Sportwagen-WM in Bahrain: Dort krachte es 12 Minuten vor Rennende zwischen den beiden GTE-Protagonisten Porsche und Ferrari, auch dort protestierten die Verlierer gegen die Entscheidung des Rennleiters. Porsche hatte aber die Traute, von einer möglichen Berufung abzusehen, in der klaren Erkenntnis, dass man einen Rennleiter nicht für seine Entscheidungshoheit belangen kann – besonders dann nicht, wenn sie unter extremem Zeitdruck ausgeübt werden musste.

Die Reglements sind eindeutig: Der Rennleiter hat die Macht, eine pragmatische Entscheidung zu treffen, um das Rennen am Leben zu halten. Eduardo Freitas hat das in Bahrain mit einer ungewöhnlichen Strafe (Platztausch) gemacht, Michael Masi biss in Abu Dhabi in den sauren Apfel, den Neustart mit einem unvollständigen Wave-by in Angriff zu nehmen. Die Entscheidung war richtig, denn immerhin lagen zwischen den beiden WM-Duellanten Lewis Hamilton und Max Verstappen keine weiteren Fahrzeuge mehr – womit die Zuschauer das bekamen, was sie sehen wollten: Eine letzte Runde unter Grün, ein Finale um den Titel. Gut für die Formel 1. Wer versucht, mit sportrechtlichen Beschwerden das Ergebnis zu drehen, steht als schlechter Verlierer da – auch deshalb hat Porsche nach Bahrain auf eine Berufung verzichtet. Der Schaden wäre größer als der Gewinn.

Das Fazit? Lieber ein kontroverses und spannendes Ende als ein langweiliges! Das galt 2021 nicht nur für die Formel 1: Der globale Motorsport zog sich nach dem Corona-Schock 2020 am eigenen Schopf aus der Krise. Nahezu alle wichtigen internationalen Automobil- und Motorrad-Rennserien waren „back on track" und boten guten, oftmals herausragenden Motorsport. Die Fans goutierten das Comeback und kamen in Scharen zurück – ihre Zuneigung hat in der Pandemie nicht nachgelassen. Das macht Hoffnung für 2022.

Die Redaktion wünscht allen Lesern und Leserinnen von Motorsport aktuell ein Frohes Fest und einen Guten Rutsch!



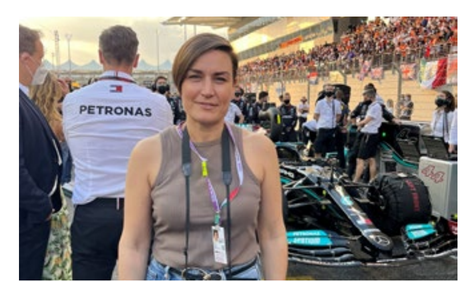
Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



DAS IRRSTE FINALE ALLER ZEITEN
Michael Schmidt hat einige WM-Entscheidungen vor Ort miterlebt. 1984, 1994, 1997, 2008, 2010, 2012 und 2016 war jedes Finale auf seine Art verrückt, aber Abu Dhabi 2021 hat alles in den Schatten gestellt. Als hätte einer heimlich an den Strippen gezogen.



DEN JACKPOT GEKNACKT
MSa-Reporterin Bianca Leppert begleitet die Formel 1 seit zwölf Jahren. Dass sie bei der Verteilung ihrer drei Rennen in dieser Saison ausgerechnet das Ticket nach Abu Dhabi zog, war wie ein Sechser im Lotto.



46 Supersport-WM: Wie die „600er-Klasse" mit neuer BoP wieder aufleben soll

WORLDSBK

Verstappens Wü

Max Verstappen krönte sich in Abu Dhabi mit einem Sieg auf den letzten Metern zum Weltmeister. Dabei spielte ihm vor allem das Safety Car in die Karten. Mercedes legte zwei Proteste ein, die aber abgeschmettert wurden. Mehr Drama hätte es wohl kaum geben können.

Von: **Bianca Leppert**

Worum ging es beim Protest von Mercedes?

Nach der letzten Runde in Abu Dhabi hatte die Formel 1 einen Weltmeister. Und irgendwie auch nicht. Denn innerhalb kurzer Zeit folgten zwei Proteste von Mercedes. Das war wenig überraschend und lag nach den Diskussionen mit Rennleiter Michael Masi am Funk in der Luft.

Zum einen stand Artikel 48.8 aus den Regularien zur Debatte. Darin heißt es, dass während der Safety-Car-Phase kein Auto überholt werden darf. Der Ärger von Mercedes war in diesem Fall tatsächlich etwas kleinkariert. Denn das Ballett aus Beschleunigen, Abbremsen, Beschleunigen ist bei einem Restart ziemlich üblich. Dass da mal der eine auf der Höhe des anderen ist oder die Nase minimal voraus hat, passiert schon mal. Genauso sahen es die Sportkommissare und lehnten die Beschwerde ab.

Der Punkt 48.12 des Reglements, auf den sich die Silberpfeil-Mannschaft mit dem zweiten Protest bezog, ist da etwas kniffliger. Es ging Mercedes darum, dass der Restart nicht den Regeln entsprochen habe und das Rennen eigentlich nach Runde 57 hätte gewertet werden müssen. Einerseits weil von den acht überrundeten Fahrer nur fünf zu ihrem Recht kamen, am Safety Car vorbeizuziehen. Das waren Lando Norris, Fernando Alonso, Esteban Ocon, Charles Leclerc und Sebastian Vettel. Warum nur die? Weil die zwischen Hamilton und Verstappen lagen und den WM-Kampf beeinflusst hätten. Im Gegensatz dazu blieben Daniel Ricciardo, Lance Stroll und Mick Schumacher trotz Rundenrückstand an ihren Positionen. Es hätte zu viel Zeit gekostet, sie rechtzeitig zurückrunden zu lassen. Und es hätte am Ergebnis nichts geändert.

Zudem sah man bei Mercedes einen Fehler darin, dass das Safety Car nach dem Zurückrunden des letzten Autos erst in der folgenden Runde an die Boxen hätte kommen dürfen. Sprich: Ende der Runde 58. Das Rennen wäre also hinter dem Safety Car zu Ende gegangen. Ein Szenario, das keiner wirklich wollte – außer natürlich Mercedes.

Beim ersten Teil kamen die Sportkommissare zum Schluss, dass im Regelwerk nicht „all“, sondern „any car“ steht. Das entspreche nicht der Bedeutung von „allen überrundeten Autos“. Was die Dauer der Safety-Car-Phase selbst angeht, argumentierte man, dass der Rennleiter gemäß Artikel 15.3 die volle Autorität beim Einsatz des Safety Cars hat. Entscheidend war Masis Meldung um 18.31 Uhr, als er die Teams über das Ende der Neutralisation informierte. Die Meldung „Safety Car in this lap“ mache diesen Befehl zur Pflicht, egal ob er gegen die Regel verstößt oder nicht.

Theoretisch kann Mercedes nun Berufung einlegen.

Warum kam Hamilton nur ein Mal an die Box?

Die Mechaniker bei Red Bull hatten im Rennen ziemlich viel zu tun. Denn gleich drei Mal kam Max Verstappen zum Service in die Boxengasse. Dabei war eigentlich nur ein Stopp vorgesehen, um von den weichen Reifen auf die harten zu wechseln. Der fand in Runde 13 statt. Dieses Rennen schrieb aber seine eigenen Geschichten. Der Holländer nutzte auch die virtuelle Safety-Car-Phase, die von Antonio Giovinazzi in Runde 36 ausgelöst wurde, um vom harten auf einen weiteren Satz derselben Mischung zu gehen. Schließlich bedeutete das keinen so großen Zeitverlust wie unter normalen Rennbedingungen, und man hatte wieder frisch gewetzte Messer gegen Hamilton.

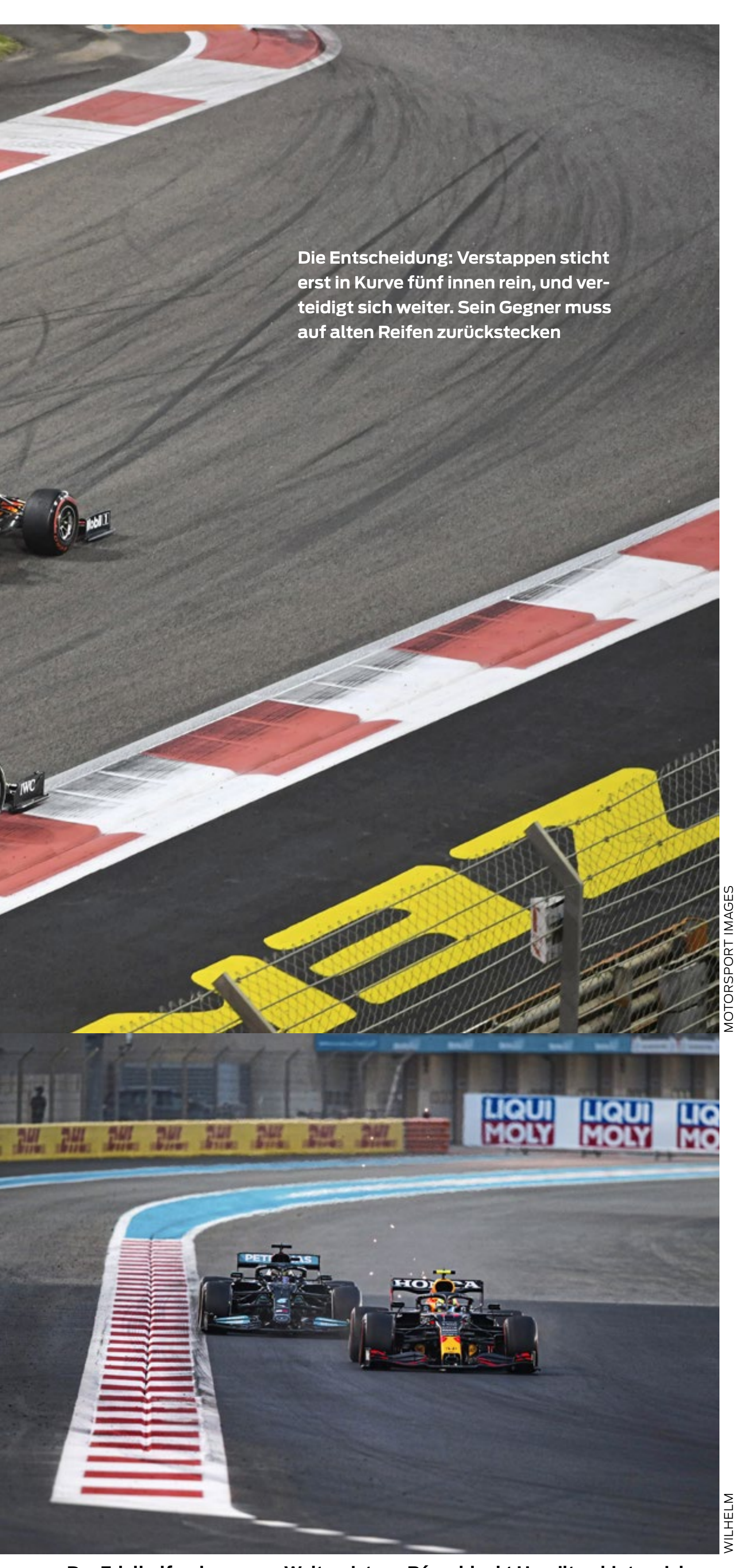
Dem waren die Hände als Führendem gebunden. Hätte er die-



WILHELM

Vierter Podestplatz mit Ferrari: Sainz glänzt in Abu Dhabi. Er setzt sich in der WM-Wertung gegen Lando Norris und Teamkollege Charles Leclerc durch

sten-Wunder



Die Entscheidung: Verstappen sticht erst in Kurve fünf innen rein, und verteidigt sich weiter. Sein Gegner muss auf alten Reifen zurückstecken

MOTORSPORT IMAGES

Der Edelhelfer des neuen Weltmeisters: Pérez blockt Hamilton hinter sich mehrmals ab. Dadurch kann Verstappen wieder aufschließen

WILHELM

selbe Taktik wie Verstappen gewählt, wäre seine Führung futsch gewesen, weil die VSC-Phase gerade wieder aufgehoben wurde. Der Mann an der Spitze ist in so einem Fall immer der Gekniffene, weil er nur reagieren kann. Das gleiche Schicksal ereilte den Ex-Weltmeister, als in Runde 53 das Safety Car wegen des Unfalls von Nicholas Latifi auf die Strecke kam und Verstappen schnurstracks seine Boxencrew besuchte, um sich dieses Mal einen Satz Soft-Reifen abzuholen. Wieder musste der Mercedes-Kommandostand erst beobachten, konnte dann aber nicht handeln, weil man dann hinter Verstappen gefallen wäre. Mit seinen 44 Runden alten harten Reifen war er für Verstappen mit fünf Runden alten weichen Gummis ein gefundenes Fressen.

Hätte Verstappen ohne Safety Car Chancen gehabt?

Hier lautet die Antwort ganz klar: Nein. Dessen war sich der neue Champion bewusst. „Ich hätte Lewis nicht eingeholt, selbst mit neuen Reifen war es nicht einfach“, sagte er. Das wurde vor allem nach dem zweiten Stopp von Verstappen deutlich. Er hatte etwas über 20 Sekunden Rückstand. Pro Runde hätte er rund eine Sekunde aufholen müssen. Stattdessen waren es nur wenige Zehntel.

Bevor das Safety Car fünf Runden vor Schluss auf die Bahn ging, trennten Verstappen noch satte 11,9 Sekunden von Hamilton. Zu viel für die restliche Renndistanz. Mit der Neutralisation bekam er diese Zeit geschenkt und den schnelleren Reifen als Bonus on top. Generell fuhr Mercedes im Renntrimm in Abu Dhabi in einer eigenen Welt. Zumindest Hamilton.

Warum fiel Pérez aus?

Sergio Pérez war der Sieger der Herzen in Abu Dhabi. Er erwies Red Bull einen großen Gefallen, indem er seine Taktik komplett darauf ausrichtete, Max Verstappen zur Weltmeisterschaft zu verhelfen. Als Lewis Hamilton nach seinem ersten und einzigen Stopp wieder auf der Strecke war, lief er nach kurzer Zeit in Runde 19 auf den Mexikaner auf, der auf ihn wartete. Er hatte seinen Boxenstopp mit den weichen Reifen eigens rausgeschoben. Ein legitimer Joker von Red Bull, um Hamilton aufzuhalten.

Pérez und Hamilton lieferten sich ein heißes Duell. Erst schnappte sich Hamilton den Red Bull, dann konterte Pérez. Erst in Runde 21 fand der Silberpfeil-Pilot einen Weg vorbei. Das half Verstappen, der knapp sieben Sekunden näher an Hamilton heranrückte. Pérez bog schließlich an die Box ab.

Wie Verstappen hätte er beim Restart auch noch mal angreifen und Hamilton womöglich gefährlich werden können, denn er kam auch in der Safety-Car-Phase an die Box. Er fuhr wieder raus, wurde aber kurz darauf wieder an die Box zitiert, weil der Öldruck sank. Er musste aufgeben.

Wie holte Sainz auf und wieso fiel Norris zurück?

Nach dem durchwachsenen Trainingsfreitag hätte Carlos Sainz das Angebot für Platz 3 im Rennen sicher unterschrieben. Es brachte ihm Platz 5 in der Fahrer-WM ein – vor Teamkollege Charles Leclerc. Wie kam er von Startplatz 5 dahin? Am Start profitierte der Ferrari-Pilot davon, dass Lando Norris zwei Plätze zurückfiel. Danach managte er die Reifen und steuerte erst in Runde 19 mit dem Soft die Box an, wo er ihn für den harten Pneu eintauschte. Es sollte sein einziger Stopp bleiben. Zudem kam ihm der Ausfall von Pérez entgegen.

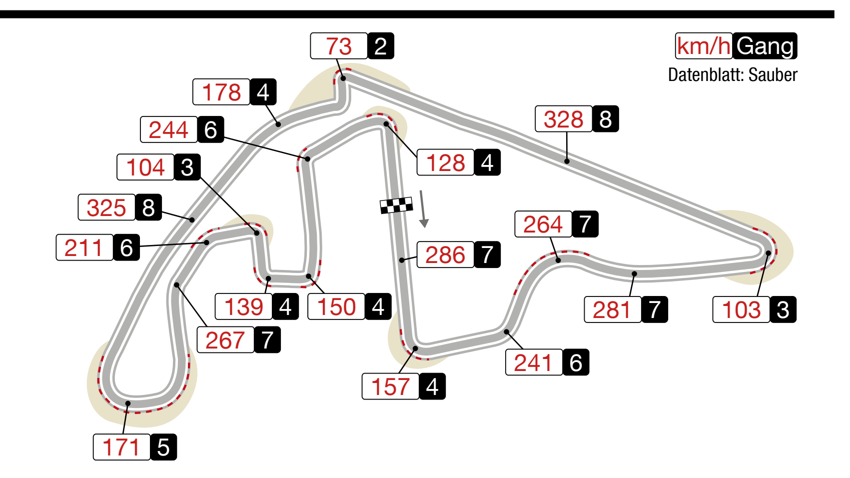
„Wir wussten, dass es ein hartes Rennen für die Reifen werden würde, aber wir nutzten unsere Erfahrung aus dem ganzen Jahr, um die Lebensdauer meiner Softs im ersten Stint zu verlängern und dann die harten Reifen bis zum Ende des Rennens zu schonen“, sagte Sainz.

Für Norris lief es andersherum. Der Brite mischte sich nicht etwa in das WM-Duell beim Start ein, sondern fiel eben um zwei Ränge zurück. Später ereilte ihn wieder einmal ein Reifenschaden – der dritte in den letzten vier Rennen. ■

GP ABU DHABI: 22. VON 22 LÄUFEN, 12. DEZEMBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,281 km
Runden:	58
Distanz:	306,183 km
Zuschauer:	60 000
Wetter:	25 Grad, klar
Topspeed Qualifikation:	328,3 km/h (Verstappen)
Topspeed Rennen:	334,8 km/h (Gasly)
Gangwechsel/Runde:	46
Volllastanteil:	75 % (1020 m = 13,0 s)
Pole-Position bis 1. Kurve:	169 m
Führungswechsel:	3



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.22,109 min	33
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.22,480 min	44
3	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.22,931 min	4
4	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.22,947 min	11
5	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.22,992 min	55
6	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.23,036 min	77
7	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.23,122 min	16
8	Yuki Tsunoda, JAP AlphaTauri-Honda, 1.23,220 min	22
9	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.23,389 min	31
10	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.23,409 min	3
11	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.23,460 min	14
12	Pierre Gasly, F AlphaTauri-Honda, 1.24,043 min	10
13	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.24,066 min	18
14	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.24,251 min	99
15	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.24,305 min	5
16	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.24,338 min	6
17	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.24,423 min	63
18	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.24,779 min	7
19	Mick Schumacher, D Haas F1-Ferrari, 1.24,906 min	47
20	Nikita Mazepin, RUS [1)] Haas F1-Ferrari, 1.25,685 min	9

[1)] Startverzicht wegen Corona-Erkrankung

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1)]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	58/1[2)]	1:30.17,345 h = 203,468 km/h	s/h/h/s	3 (1.04,476 min)	1.26,103 min
2.	Hamilton	58/51	+ 2,256 s	m/h	1 (21,595 s)	1.26,615 min
3.	Sainz	58	+ 5,173 s	s/h	1 (22,213 s)	1.27,618 min
4.	Tsunoda	58	+ 5,692 s	m/h/s	2 (44,364 s)	1.27,496 min
5.	Gasly	58	+ 6,531s	h/m/s	2 (44,053 s)	1.27,342 min
6.	Bottas	58	+ 7,463 s	m/h	1 (21,669 s)	1.26,842 min
7.	Norris	58	+ 59,200 s	s/h/m	2 (43,553 s)	1.26,762 min
8.	Alonso	58	+ 1.01,708 min	h/m	1 (21,304 s)	1.27,607 min
9.	Ocon	58	+ 1.04.026 min	s/h	1 (21,677 s)	1.28,249 min
10.	Leclerc	58	+ 1.06,057 min	s/h/m	2 (43,634 s)	1.28,433 min
11.	Vettel	58	+ 1.07,527 min	m/h	1 (21,221 s)	1.28,303 min
12.	Ricciardo	57		s/h/s	2 (43,505 s)	1.28,723 min
13.	Stroll	57		m/h/s	2 (44,949 s)	1.28,567 min
14.	Schumacher	57		s/h/s	2 (44,194 s)	1.29,457 min
15.	Pérez	55/6	Öldruck (P 3)	s/h/h/s		1.26,419 min
16.	Latifi	50	Unfall (P 16)	m/h		1.29,293 min
17.	Giovinazzi	33	Hydraulik (P 13)	m/h		1.29,442 min
18.	Russell	26	Getriebe (P 16)	m		1.30,647 min
19.	Räikkönen	25	Fahrfehler/Rad Boxenstopp (P 18)	m/h		1.29,698 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot.
S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	10*	395,5 Punkte
2.	Hamilton	8	387,5 Punkte
3.	Bottas	1	226 Punkte
4.	Pérez	1	190 Punkte
5.	Sainz		164,5 Punkte
6.	Norris		160 Punkte
7.	Leclerc		159 Punkte
8.	Ricciardo	1	115 Punkte
9.	Gasly		110 Punkte
10.	Alonso		81 Punkte
11.	Ocon	1	74 Punkte
12.	Vettel		43 Punkte
13.	Stroll		34 Punkte
14.	Tsunoda		32 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Räikkönen		10 Punkte
17.	Latifi		7 Punkte
18.	Giovinazzi		3 Punkte

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Hamilton – Bottas	17 : 5
Verstappen – Pérez	20 : 2
Ricciardo – Norris	8 : 14
Vettel – Stroll	13 : 9
Alonso – Ocon	12 : 10
Leclerc – Sainz	14 : 8
Gasly – Tsunoda	21 : 1
Räikkönen – Giovinazzi	7 : 13
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	19 : 3
Russell – Latifi	18 : 4

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	9*	613,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	11	585,5 Punkte
3.	Ferrari		323,5 Punkte
4.	McLaren-Mercedes	1	275 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	155 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		142 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		77 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		13 Punkte

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.25,009 min	23
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,196 s	27
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,346 s	25
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,354 s	24
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,369 s	23
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,616 s	26
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,813 s	28
8.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,837 s	20
9.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,877 s	26
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,998 s	26
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,016 s	25
12.	Lando Norris	McLaren	+ 1,114 s	26
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,180 s	25
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,400 s	25
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,599 s	26
16.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,667 s	29
17.	Jack Aitken	Williams	+ 2,472 s	27
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,478 s	27
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,689 s	24
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,296 s	22

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.23,691 min	26
2.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,343 s	29
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,392 s	29
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,641 s	25
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,709 s	26
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,804 s	27
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,841 s	26
8.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,866 s	29
9.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,153 s	29
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,249 s	27
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,268 s	26
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,417 s	27
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,462 s	27
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,504 s	27
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,694 s	26
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,749 s	23
17.	George Russell	Williams	+ 1,858 s	29
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,996 s	22
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,093 s	27
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,645 s	26

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.23,274 min	23
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,214 s	23
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,751 s	21
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,773 s	21
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,832 s	17
6.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,949 s	22
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,977 s	22
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,321 s	20
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,459 s	16
10.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,484 s	21
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,547 s	22
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,560 s	18
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,763 s	23
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,774 s	18
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,820 s	19
16.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,841 s	25
17.	George Russell	Williams	+ 1,946 s	22
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,048 s	19
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,066 s	18
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,058 s	19

STATISTIK DES WOCHENENDES

24

Mal wurde in Abu Dhabi im Rennen in 58 Runden überholt, davon drei Mal nach dem Restart in der letzten Runde. Das ist etwas überraschend. Denn eigentlich sollte die Strecke mit dem neuen Layout nun mehr Überholmöglichkeiten bieten. In der alten Version gab es 2020 sogar 30 Überholvorgänge, 2019 32 und 2018 28 – 79 Prozent aller Überholvorgänge fanden auf den beiden hinteren Geraden in den Kurven 8 und 11 statt. Was ist neu? Die alte Schikane der Kurven 5 und 6 wurde entfernt. Es geht nun direkt auf die verbreiterte Haarnadel zu. Die engen und verzweigten Ecken 11, 12, 13 und 14 wurden durch eine lange, überhöhte Kurve (jetzt T9) ersetzt, während der Radius der alten Kurven 17–20 erweitert wurde. Die Streckenlänge ist um 0,273 Kilometer kürzer.

ZITAT DES RENNENS

„Ich hatte in der letzten Runde hinter Lewis einen Krampf im Bein. Ich war froh, dass ich vor Kurve 5 vom Gas konnte und nur bremsen musste. Danach musste ich weiter die Zähne zusammenbeißen."

Max Verstappen, Red Bull



WILHELM

In Abu Dhabi gab es trotz neuem Streckenlayout die übliche Überhol-Diät

FAHRERNOTEN


10/10 Ø 8,73
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

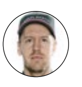

06/10 Ø 7,09
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


09/10 Ø 8,91
Max Verstappen
Red Bull Racing


09/10 Ø 7,14
Sergio Pérez
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,18
Lando Norris
McLaren

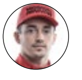

06/10 Ø 6,77
Daniel Ricciardo
McLaren

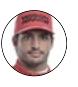

07/10 Ø 6,91
Sebastian Vettel
Aston Martin


06/10 Ø 6,41
Lance Stroll
Aston Martin


07/10 Ø 7,73
Fernando Alonso
Alpine F1


07/10 Ø 7,00
Esteban Ocon
Alpine F1


06/10 Ø 7,91
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 7,68
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 8,05
Pierre Gasly
Scuderia AlphaTauri


09/10 Ø 5,59
Yuki Tsunoda
Scuderia AlphaTauri


05/10 Ø 6,10
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,18
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,50
Mick Schumacher
Haas F1 Team


03/10 Ø 4,82
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,36
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,82
Nicholas Latifi
Williams



Spiel ohne Gren

Lewis Hamilton gegen Max Verstappen: So ein Duell hat die Formel 1 lange nicht mehr gesehen. Beide gleich schnell und doch total verschieden. Der König wackelte, doch es ist viel zu früh, von einer Wachablösung zu sprechen.

Von: **Michael Schmidt**

Dieses Finale passte ins Bild einer verrückten Saison. Abu Dhabi hielt eine weitere Steigerung eines Showdowns parat, der in die Formel-1-Geschichte eingehen wird. Das Duell zwischen Max Verstappen und Lewis Hamilton entschied sich erst drei Kilometer vor der Zielflagge. In einem Rennen, das längst für Hamilton entschieden schien.

Doch irgendwie hatte das Schicksal etwas gegen einen banalen Ausgang. Es schickte ein Safety Car, das Verstappen einen letzten Steilpass zuspielte. Und der Herausforderer nutzte ihn in einem Rad-an-Rad-Kampf, bei dem jeder die Luft anhielt. Man wusste ja, dass bei diesem Verstappen immer ein Crash in der Luft liegt, und in dem Moment, in dem es ohne Netz und doppelten Boden um den Titel ging, wollte auch Hamilton nicht zurückstecken. Auch das war der Regie offenbar noch zu normal. Mercedes zettelte ein Nachspiel an, protestierte gegen Formfehler beim Re-Start und nahm der Story das Happy End.

Dieses Duell hatte sich lange angebahnt. Es war schon seit Verstappens Beförderung zu Red Bull 2016 absehbar, dass er irgendwann als Kronprinz gegen König Lewis antreten würde. Dann dauerte es aber doch noch fünf Jahre, bis es zum ganz großen Schlagabtausch um den Titel über eine gesamte Saison kam. In der langen Wartezeit lag auch die Tragik des Niederländers. Hamilton wurde in seinem zweiten Jahr zum ersten Mal Weltmeister, Ayrton Senna und Michael Schumacher im jeweils vierten. Bei einem Scheitern schwang schon die Angst mit, es vielleicht nie zu werden. Weil 2022 alle Uhren auf null gestellt werden, und weil Red Bull mit der langen Entwicklung des neuen Autos später begann als alle anderen.

> „Mercedes ist Team-Weltmeister, uns gehört der Fahrertitel. Das zeigt, dass wir uns über die ganze Saison zu Höchstleistungen getrieben haben."
>
> Max Verstappen

Es war aus Sicht der Herausforderer ein Alles-oder-Nichts-Unternehmen. Red Bull und Verstappen wollten die goldene Gelegenheit auf keinen Fall aus der Hand geben. Das baute intern viel Druck auf. Zwei Mal sah Verstappen bereits wie der kommende Weltmeister aus. Nach dem GP Österreich führte er mit 32 Punkten, nach dem GP Mexiko mit 19 Zählern. Doch Mercedes schlug immer zurück. „Weil uns zwei unverschuldete Unfälle 40 Punkte gekostet und Hamilton 25 geschenkt haben", blickt Red-Bull-Teamchef Christian Horner verbittert auf die



Der neue Champion: Verstappen hat im großen Finale von Abu Dhabi das Glück auf seiner Seite und entthront Hamilton

WILHELM

Rennen von Silverstone und Budapest zurück.

Eine Klasse für sich

Hamilton und Verstappen sind unbestritten die beiden besten Fahrer unserer Zeit. Das zeigt ihr Abstand vom Rest des Feldes und speziell zu ihren Teamkollegen. In 14 von 22 Rennen standen die beiden als Erster und Zweiter auf dem Podium. Sie hamsterten 33 Prozent aller möglichen Punkte, gewannen 80 Prozent aller Rennen, standen bei 64 Prozent der 22 Grands Prix auf der Pole-Position und lagen bei über 70 Prozent der insgesamt 6409 Rennkilometer in Führung.

Hamilton ist ein Ästhet am Lenkrad. Der 36-jährige Engländer fährt unspektakulär schnell. Verstappen sieht man den Speed an. Er ist immer am Limit, auch dann, wenn er gar nicht nötig ist. „Max muss noch lernen, dass es reicht, nur so schnell zu fahren, wie man muss, und nicht so schnell, wie man kann", hebt Jackie Stewart den Zeigefinger. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko widerspricht: „Natürlich war der Unfall in der Qualifikationsrunde in Jeddah unvernünftig. Aber sind wir froh, dass wir so einen Fahrer haben. So eine Runde habe ich zuletzt von Senna 1994 in Aida gesehen." Horner betont: „Max hat der Formel 1 durch seine aggressive Fahrweise viele neue Fans gebracht."

Auch im Zweikampf ist Verstappen ein Grenzgänger. Nachgeben ist keine Option, auch wenn die Lage noch so aussichtslos ist. Da fährt Hamilton klüger. Er hält nur dagegen, wenn er sich absolut sicher sein kann, dass er damit durchkommt. Auf der Strecke und bei den Sportkommissaren. Die Red-Bull-Teamleitung ärgert, dass ihr Fahrer als Bösewicht stigmatisiert würde und deshalb Strafen für Vergehen kassiert, bei denen andere davonkommen.

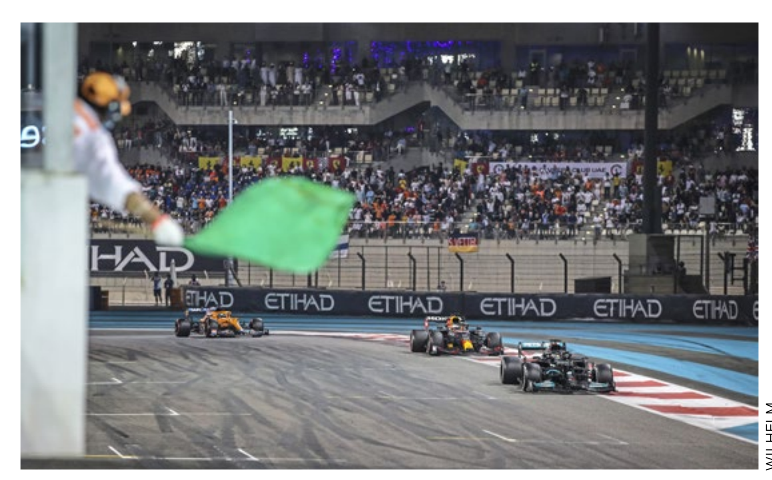
Hamiltons Domäne ist das Reifenmanagement. Keiner kann diese heiklen Pirellis so lesen wie der Rekordsieger. Verstappen hat in dieser Disziplin aufgeholt, doch bis zur Perfektion seines Gegners fehlen ihm noch ein paar GP-Starts Erfahrung. Dafür ist er heute schon in der Lage, ein Rennen besser zu lesen. Hamilton verliert immer mal wieder den Überblick, hinterfragt die Reifenwahl, den Zeitpunkt des Boxenstopps oder will schlauer sein als seine Strategen. Das hätte ihn fast den Sieg in Sotschi gekostet. Das hat ihm fünf Punkte in Istanbul gestohlen. „Max war auch mal so. Das haben wir ihm ausgetrieben", sagt Marko.

Was hat diese Weltmeisterschaft entschieden? Die zwei Siege mehr von Verstappen. Sieben zu zwei Punkte bei den Sprint-Rennen. Und die Grands Prix, bei denen die beiden nicht Erster und Zweiter wurden, der Verlierer also keine maximale Schadensbegrenzung betrieb. Hamilton als Siebter in Monte Carlo und als Fünfter in Istanbul, Verstappen im Reifenstapel in Silverstone und mit einem ramponierten Red Bull auf Platz 9 in Budapest. Aufatmen bei den Ingenieuren: Die Motorstrafen hatten keinen Einfluss. Das Wettrüsten auch nicht. Zum Glück hat auch die Farce von Spa, wo es für drei Runden hinter dem Safety Car halbe Punkte gab, nicht den Ausschlag gegeben. Hamiltons achter Titel muss warten. Mercedes hat ihn dafür bekommen. ■



XPB

Immer volles Risiko: Verstappen attackiert in der ersten Runde



WILHELM

Grün für die letzte Runde: Verstappen jagt Hamilton – und gewinnt noch



MOTORSPORT IMAGES

Faire Gratulation: Der König tritt den Titel an seinen Kronprinzen ab

AUS DEM FAHRERLAGER

VERSTAPPEN-FAN ALONSO

Fernando Alonso hatte vor dem GP Abu Dhabi eine klare Meinung davon, wer den WM-Titel verdient hätte. „Mercedes hatte im zweiten Teil der Saison das bessere Auto. Deshalb gebührt der Konstrukteurs-Titel ihnen. Max ist für mich der wahre Weltmeister. Er fährt eine Stufe über uns allen. Die Qualifikationsrunde in Jeddah war ganz speziell. Das war nicht der Red Bull, das war allein Max.“

KARRIERE NICHT ZU ENDE

Antonio Giovinazzi wird 2022 in die Formel E wechseln. Obwohl der Italiener eine eher durchwachsene Saison gezeigt hat, glaubt er an eine Rückkehr: „Ich will daran glauben, dass Abu Dhabi nicht mein letztes Rennen in der Formel 1 war.“

LEAVE HIM ALONE

Es ist der berühmteste Funkspruch der GP-Geschichte. Kimi Räikkönen setzte ihn beim GP Abu Dhabi 2012 ab, als ihn sein Renningenieur während einer Safety-Car-Phase daran



XPB

Abschieds-Gruß an Räikkönen

erinnerte, die Reifen auf Temperatur zu halten. Kimis Antwort: „Leave me alone. I know what I am doing.“ Zum Abschied seiner Karriere schrieb Alfa-Sauber auf die Motorabdeckung: „Dear Kimi, we will leave you alone now.“

VETTELS JUGENDTRÄUME

Welche Träume hatte Sebastian Vettel als Jugendlicher? „In einem bestimmten Alter wollte ich werden wie Michael Jackson. Ich bin gescheitert. Dann wie Michael Jordan. Habe ich auch nicht geschafft. Und schließlich wie Michael Schumacher. Habe ich auch verfehlt, bin ihm aber näher gekommen als Jackson und Jordan.“

SCHUMI FOREVER

Der vierfache Weltmeister Vettel hätte vor einem möglichen achtfachen Weltmeister Lewis Hamilton den Hut gezogen, stellte aber eines klar: „Mein persönlicher Held wird immer Michael Schumacher bleiben, egal wie viele Titel Lewis gewinnt.“

EIN LANGWEILIGES LEBEN

Fanfrage an die Formel-1-Piloten: „Wie sieht Ihr Leben aus, wenn Sie nicht im Rennauto sitzen?“ Lando Norris bedauert: „Ziemlich langweilig. Ich lebe wie ein alter Mann, der Golf spielt.“ Charles Leclerc zeigt Verständnis. „Das Gleiche, nur dass ich Klavier spiele. Wenn ich nach Hause komme, will ich einfach nur entspannen. Mein Leben im Job ist aufregend genug.“

ENDLICH NACH HAUSE

Daniel Ricciardo und Yuki Tsunoda werden im Winter ein paar Tage in Quarantäne verbringen müssen. Beide wollen nach einem Jahr Pause endlich mal wieder in ihre Heimatländer. Wegen der neuen Virusvariante Omicron



XPB

Tsunoda: Endlich nach Japan

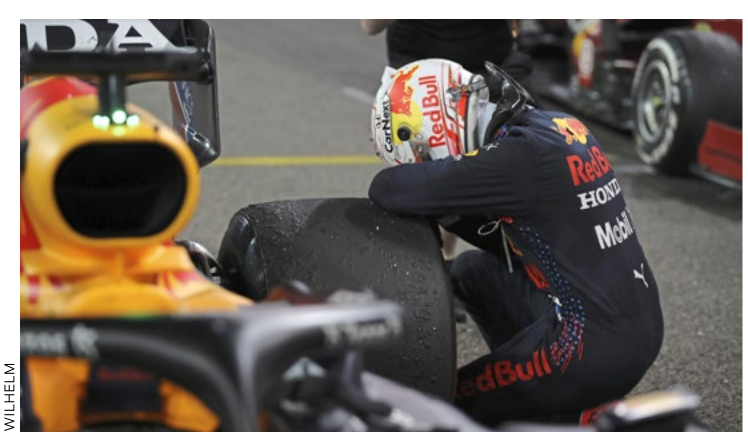
haben Australien und Japan die Einreisebestimmungen wieder verschärft. „Egal, Hauptsache mal wieder japanisches Essen“, sagt Tsunoda.

SCHROTT ZUM ABSCHLUSS

Kimi Räikkönen hat sich mit Unfällen aus der Formel 1 verabschiedet. Zuerst schulterte er bei einem PR-Termin einen Buggy in der Wüste, dann drehte er sich im zweiten Training in Kurve 14 in die Tecpro-Barriere. „Sorry, ich habe das Heck verloren.“

KOMMENTAR

Viele sprechen von der besten Formel-1-Saison aller Zeiten. Es ist sicher eine der besten. Ich lege jetzt aber nicht meine Hand dafür ins Feuer, ob sie besser war als 1964, 1968, 1976, 1983, 1984, 1986, 1990, 1994, 2003, 2008, 2010 oder 2012. Aber es war sicher eine Saison, von der wir in 30 Jahren noch sprechen werden. So wie von denen, die ich gerade erwähnt habe. Was qualifiziert 2021 als guten Jahrgang? Natürlich das Duell der Giganten. Der König gegen den Kronprinzen. Die zwei schnellsten Fahrer unserer Zeit. Zwei Generationen. Zwei unterschiedliche Typen. Da der Elder Statesman Hamilton, dort der wilde Max. Das war klassischer Hollywood-Stoff: Gut gegen Böse. So etwas zieht immer. Wie seinerzeit Niki Lauda gegen Alain Prost. Oder Alain Prost gegen Ayrton Senna. Auch die Autos



WILHELM

Diese Saison war voller Wendungen. Verstappen ist der neue Champion

waren nahezu gleichwertig. Das Setup, das Streckenlayout und die Tagesform gaben den Ausschlag. Dann das Hin und Her im Titelkampf. Fünf Mal wechselte die Führung. Man wusste nie, was als Nächstes passiert. Mal betrug der Abstand nur ein paar Punkte, mal roch es schon nach Vorentscheidung, und ausgerechnet vor dem letzten Rennen hatten wir Gleichstand. Das war fast schon so surreal wie die drei zeitgleichen Fahrer in der Qualifikation zum WM-Finale 1997 in Jerez. Es war ein Zweikampf auf höchstem Niveau. Jeder Fehler wurde bestraft, jede Glanzleistung belohnt. Wie entrückt Hamilton und Verstappen gefahren sind, zeigte der Abstand zum Rest des Feldes, inklusive der Teamkollegen. Jedes Rennen bot eine andere Geschichte, ein neues Drama, brachte eine Wendung, die man sich gar nicht ausdenken konnte. Manchmal stellte man sich die Frage: Was hat der Regisseur diesmal geraucht? Es gab Kollisionen, Kontroversen, Disqualifikationen, Strafen, Technikstreit, offene und verdeckte Anfeindungen. Kurzum ein Fortsetzungsroman mit 22 spannenden Folgen und einem großen Finale. Deshalb war es für mich die beste Werbung für unseren Sport. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wie hat Ihnen diese F1-Saison gefallen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!



** Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für die jeweilige Produktgruppe.



















Epischer Zw

Diese Weltmeisterschaft schrieb Motorsportgeschichte. Ein Highlight jagte das nächste. Wir blicken in sieben Kapiteln zurück auf den großen Zweikampf.

Von: **Andreas Haupt**

Dieses Duell elektrisierte. Lewis Hamilton und Max Verstappen bekämpften sich auf allen erdenklichen Ebenen. Mit dem besseren Ausgang für den 24-Jährigen aus den Niederlanden.


HOCHZWEI

Die Zweikämpfe

Jung gegen Alt. Kronprinz gegen König. Supertalent gegen Rekordweltmeister. In mehr als der Hälfte der Rennen begaben sich die Überflieger der Formel 1 in einen Infight. Sechs Mal verließ Hamilton die Rennstrecke als Sieger, fünf Mal Verstappen. In Italien gab es ein Unentschieden. Da strandeten beide im Kiesbett.

Die Saison begann mit einem Hamilton-Sieg im Flutlicht von Bahrain. Eigentlich hatte ihn sein Widersacher kurz vor Rennende überholt, allerdings neben der Strecke. Red Bull pfiff seinen Star zurück – sonst hätten die Sportkommissare gehandelt. In Imola folgte die Revanche. Verstappen drängte den Mercedes am Start ins Abseits. In Portimão ging es hin und her: Erst überholte Verstappen, dann konterte Hamilton. Beim GP Spanien verhalf dem Rekordsieger ein zweiter Boxenstopp zu frischeren Reifen und schließlich zum Erfolg. Sieben Runden vor Schluss ging Hamilton am unterlegenen Red Bull vorbei. Der Gegner kopierte die Strategie in Frankreich. Verstappen ließ Hamilton im vorletzten Umlauf stehen.

Den Zusammenstoß von Silverstone mit fast 300 km/h überstand nur der Mercedes. In den USA boxte sich Hamilton zwar am Start durch, unterlag aber trotzdem. In Mexiko war Valtteri Bottas am Start als Puffer zwischen den WM-Rivalen. In Brasilien und Saudi-Arabien wehrte sich Verstappen, indem er den Mercedes beim Verteidigen neben die Piste verbannte. Trotzdem setzte sich Hamilton jeweils durch. In Abu Dhabi machte der Kronprinz den WM-Titel in der letzten Runde klar – dank frischerer Reifen.


HOCHZWEI

Die Unfälle

In Copse Corner knallte es bei hoher Geschwindigkeit, in Monza für Formel-1-Verhältnisse bei Schneckentempo. Max Verstappen gab in Silverstone auf der Außenseite nicht nach. Das linke Vorderrad des Mercedes verkeilte sich mit dem rechten Hinterrad des Red Bull. Das dunkelblaue Auto flog in den Reifenstapel. Verzögerung: 51 g. Geschätzter Schaden: 1,8 Millionen US-Dollar. Doppelt bitter: Red Bull verlor nicht nur ein Auto, sondern später auch den Motor. Das führte zur Startplatzstrafe in Sotschi.

Die Stewards sahen hauptsächlich Hamilton in der Verantwortung. Sie sprachen eine Strafe von zehn Sekunden aus. Dennoch gewann er sein Heimspiel. Beim Highspeed-Klassiker in Italien führten die Streithähne zwei verpatzte Boxenstopps überhaupt erst zusammen. Verstappen hatte eine einzige Chance, wieder am Mercedes vorbeizukommen. Er bremste sich in der ersten Schikane links daneben, zog auf der Außenspur mit und kletterte über das Auto des Rivalen. Hamilton hatte Glück, dass über dem Cockpit der Halo-Titanbügel das Rad abwehrte. So kam er mit einem Streifschuss und Nackenschmerzen davon. Diesmal bezahlte Verstappen – mit drei Strafplätzen für den folgenden GP Russland.

Es sollte noch einmal knallen. Diesmal aber kamen beide Autos glimpflich davon. In Saudi-Arabien bremste Verstappen mit einem Druck von 69 bar vor Hamiltons Nase ab. Der Engländer konnte nur halb ausweichen und fuhr dem Red Bull hinten links drauf. Die Sportkommissare machten Verstappen als Übeltäter aus. Das Strafmaß: zehn Sekunden.


HOCHZWEI

Die Fehler

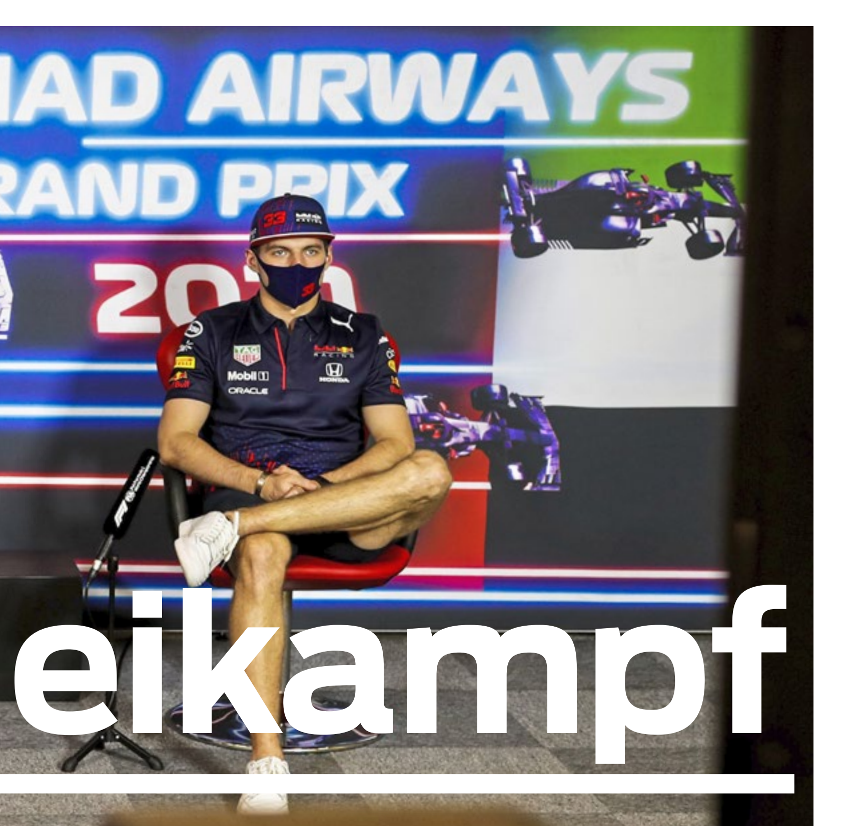
Mercedes-Teamchef Toto Wolff fasste schon vor dem letzten Rennen zusammen. „Die Jahre gegen Ferrari waren auch brutal. Der Unterschied: Red Bull hat uns das ganze Jahr alles abverlangt." Hamilton ergänzte: „Es hat uns besser gemacht, dass Max und Red Bull so viel Druck ausgeübt haben. Ich hoffe, wir erleben in Zukunft noch weitere Saisons nach diesem Vorbild."

Kein Fahrer, kein Team kam ohne Fehler durch. Hamilton versenkte seinen W12 bei den Wintertests in Bahrain. Er verabschiedete sich in Imola in der Tosa-Kurve ins Kiesbett, weil er beim Überrunden zu ungeduldig war. Der 36-Jährige hatte Glück,

dass ihm eine Rotphase noch den zweiten Platz rettete. Hamilton patzte in Baku beim Restart, als er aus Versehen den Brake-Magic-Button am Lenkrad erwischte. In Monza verschlief er den Start ins Sprintrennen. In Russland streifte er in der Quali die Mauer an der Boxeneinfahrt und drehte sich von der Bahn. In der Türkei hörte er nicht auf seine Strategen. So wurde aus einem möglichen Podest nur ein fünfter Platz.

Verstappen öffnete Hamilton die Tür in Portimão mit einem kleinen Quersteher in der vorletzten Kurve. Er verunfallte in Baku im dritten Training und in Belgien im zweiten. In Katar musste er fünf Startplätze zurück, weil er bei Gelb am Ende der Quali nicht vom Gas ging. In Saudi-Arabien war er bis zur letzten Kurve auf einer Traumrunde unterwegs – dann touchierte er die Mauer. Das wäre kein Problem gewesen, hätte er wenigstens den ersten Restart in Jeddah für sich entschieden.

Auch im Finale verschlief er den Start. Die Reaktionszeit war schlecht. Und: „Er hat zu viel Gas



XPB

gegeben. Deshalb sind im ersten und zweiten Gang die Räder durchgedreht“, erklärt Red-Bull-Sportchef Helmut Marko.


HOCHZWEI

Die Kontroversen

Natürlich die Unfälle. Sowohl Red Bull als auch Mercedes karten nach. Das Team aus Milton Keynes wollte nach Silverstone eine härtere Strafe erwirken. Man schickte Alexander Albon sogar in einem alten Auto an einem Filmtag um die Strecke, um Hamiltons Linien nachzufahren und neue Beweise zu sammeln.

Mercedes schmeckte Verstappens Fahrweise nicht. Nach Brasilien strebte der Titelverteidiger eine Untersuchung an. Die Stewards verzichteten beide Male, ihr Urteil nachträglich zu korrigieren.

Technisch ging es vor allem um die Heckflügel. Ab dem GP Frankreich verschärfte die FIA die Tests, um ein zu starkes Verbiegen zu unterbinden. Offenbar angeschoben durch Mercedes, um Red Bull zu schwächen. Auch die Vorschriften zu den Reifen wurden angezogen nach den Schäden von Aserbaidschan. Auch hier glaubte Mercedes, dass der Gegner zumindest in Graubereichen fische. Red Bull seinerseits zeigte mit dem Finger auf den Mercedes-Frontflügel.

Ab Silverstone umtrieb Red Bull der wiedergewonnene Topspeed-Vorteil des Gegners. Die Theorie mit einem gezielten Abkühlen des Luftsammlers erwies sich als Luftnummer. Den Trick mit dem sich absenkenden Heck auf den Geraden gibt es bei Mercedes schon seit Jahren. Man konnte ihn nach der Technik-Offensive von England nur endlich wieder richtig anwenden. Mit dem angeblich biegsamen Hauptblatt des Heckflügels (ab 260 km/h) glaubt Red Bull, einen Treffer gelandet zu haben. „Mercedes hat modifiziert.“ Der Gegner bestreitet. Zum Schluss stand noch der Unterboden des Mercedes im Verdacht. Die DRS-Affäre von Brasilien führte der Konstrukteurs-Meister auf zwei lose Befestigungsschrauben zurück. Verstappen befummelte den Flügel und hätte Mercedes beinahe noch zur Flucht verholfen. Er blechte 50 000 Euro.

Vor dem Finale prangerte Red-Bull-Teamchef Christian Horner noch die PR-Maschine Mercedes an. Da verbreite ein ganzer Konzern das Narrativ von „Mad Max“, um Druck auszuüben. Natürlich konnte auch das große Finale nicht geräuschlos ablaufen. Mercedes versuchte, das Ergebnis nachträglich am grünen Tisch zu verändern. Einmal, weil Verstappen unter Safety Car kurz vor Hamilton kam. Das andere Mal, weil es einen Formfehler gab. Die Sportkommissare ließen sie zweimal abprallen.

Fast schon leise blieb es im Vergleich um die Technische Direktive zu den Boxenstopps, die nach der Sommerpause griff.



HOCHZWEI

Die besten Rennen

Für Hamilton waren es Brasilien und Abu Dhabi. In Interlagos ließ er sich nicht von zwei Strafen aufhalten. Er machte in Sprint und Hauptrennen insgesamt 24 Positionen gut. Im Saisonfinale kochte er seinen Rivalen am Start trotz der härteren Reifen ab. Hamilton fuhr ein brillantes Rennen ohne Fehler, während Verstappen in manchen Phasen nervös wirkte.

Verstappens Sahne-Grand-Prix war das Heimspiel. Pole trotz DRS-Ausfall. Sieg in souveräner Manier. Seine Fans hatten es erwartet. Der Druck war enorm. Der spätere Champion lieferte ab. Das war ein echtes Meisterstück vom jungen Wilden.


HOCHZWEI

Die schlechtesten Rennen

Für Hamilton war Monaco ein kompletter Reinfall. Siebter im Qualifying, Siebter im Rennen. Auf eine Runde fehlte Reifentemperatur und Grip. Im Dauerlauf fraß der Mercedes die Reifen. Verstappen räumte mit dem Sieg groß ab, hatte aber auch Glück, dass Pole-Setter Charles Leclerc erst gar nicht startete.

Vor dem GP England stand es 182 zu 150 für Verstappen. Er hätte einfach 18 WM-Punkte mitnehmen können. Stattdessen zog er in Copse außen mit. Diesmal musste er damit rechnen, dass Hamilton auf der Innenspur gegenhalten würde. Der Engländer musste dieses Rennen allein schon der Psychologie wegen gewinnen. Verstappen nicht unbedingt. Das Risiko war unnötig.


HOCHZWEI

Die Statistik

Verstappen setzte sich in der längsten Saison der Geschichte mit 395,5 zu 387,5 Punkten durch. Er gewann zehn Rennen, Hamilton acht. Verstappen startete zehn Mal vom ersten Startplatz ins Rennen, sein Rivale fünf Mal. Beide drehten jeweils in sechs Grands Prix die schnellste Runde. Der Weltmeister kletterte 18 Mal aufs Podest, Hamilton 17 Mal. Der Red-Bull-Pilot führte 652 Runden an. Hamilton deren 297. Verstappen lag in Summe 2989 Kilometer an der Spitze, Hamilton 1582. ■

Formel 1

Streit um die Sprints

Die Formel 1 schlägt sechs Sprintrennen für 2022 vor. Doppelt so viele wie dieses Jahr. Doch vielleicht gibt es auch keines. Die drei Topteams fordern eine Erhöhung des Budgetdeckels.

Von: **Michael Schmidt**

Das F1-Management will die Anzahl der Sprintrennen von drei auf sechs Veranstaltungen verdoppeln. Als Kandidaten werden Bahrain, Imola, Montreal, Spielberg, Zandvoort und Interlagos gehandelt. Zunächst braucht F1-Chef Stefano Domenicali die Zustimmung von acht Teams, damit es 2022 überhaupt zu Sprintrennen kommt.

Um die drei Topteams Ferrari, Mercedes und Red Bull gnädig zu stimmen, bieten die Formel 1 und die FIA an, dass der Budgetdeckel um 2,65 Millionen Dollar erhöht wird. Bei den sieben anderen Teams stößt das Gefeilsche um jeden Dollar auf Unverständnis. Sie verweigern den Sprints ihre Stimme, wenn damit eine Erhöhung des Kostendeckels einhergeht. Zum Teil schöpfen sie die Budgetobergrenze gar nicht aus. Jede Zusatzleistung würde also nur den großen Rennställen helfen. Haas-Teamchef Guenther Steiner schlägt als Kompromiss vor: „Die großen Teams können ihre Budgeterhöhung haben, wenn es aus den zusätzlichen Einnahmen für jedes Team fix 2,65 Millionen Dollar extra gibt. Dann ist es wieder fair.“ ■



WILHELM

Stehen die Sprints wegen Budget-Streitigkeiten vor dem Aus?

IndyCar

Al Unser Sr. gestorben

Der viermalige Indy-500-Sieger Alfred „Al“ Unser ist im Alter von 82 Jahren verstorben. Neben seinen Erfolgen auf dem Speedway sammelte der jüngere Bruder von Bobby und Jerry Unser drei nationale Meisterschaften.

Von: **Philipp Körner**

Das Jahr 2021 war ein sehr schmerzhaftes für die amerikanische Rennfahrer-Familie Unser. Nachdem Robert William „Bobby“ Unser im Mai mit 87 Jahren gestorben war, musste die beliebte Dynastie aus New Mexico nun auch von „Big Al“ Abschied nehmen.

Der für seine ruhige, kontrollierte Fahrweise bekannte Al wurde am 29. Mai 1939 – ein Tag vor dem Indy 500 – in Albuquerque geboren. Wie fast alle Verwandten erlernte er sein Handwerk beim legendären Pikes-Peak-Bergrennen und auf den rustikalen Dirt-Ovalen des amerikanischen Westens. Sein erstes Indy 500 bestritt er 1965 – er wurde auf Anhieb Neunter. Seinen ersten Sieg beim „Greatest Spectacle in Racing“ feierte er 1970 auf dominante Weise für Vel‘s Parnelli Jones Racing. Mit weiteren Triumphen in den Jahren 1971, 1978 und 1987 wurde er nach A.J. Foyt der zweite Pilot, der viermal das Indy 500 gewinnen konnte. Mit Rick Mears (1991) und Hélio Castroneves (2021) wuchs der Club seitdem auf vier Fahrer an. Besonders historisch: Unsers Sieg mit einem ehemaligen Ausstellungs-Chassis von Penske im Jahr 1987.

Der wohl schönste Moment des dreifachen IndyCar-Meisters (1970, 1983 und 1985) war der Sieg seines Sohnes Al Unser Jr. im Jahr 1992. „Little Al“, der 1994 in einem Penske-Mercedes zum zweiten Mal gewann, erinnert sich: „Er war ein großer Mann, aber ein noch größerer Vater.“ ■



INDYCAR

Al Unser und sein ebenfalls siegreicher Bruder Bobby im Jahr 1975 (v.l.)

NACHRICHTEN

ABU DHABI BIS 2030
Die Formel 1 hat den Vertrag mit Abu Dhabi um zehn Jahre verlängert. Das Emirat bekam gleichzeitig die Zusage für das Finale bis 2030.

NEUE REGEL BEI ABBRUCH
Lando Norris fordert neue Regeln für Rennen, die unterbrochen werden. Nach aktuellem Reglement dürfen die Teams nicht nur ihre Autos reparieren, sondern auch die Reifen wechseln: „Das ist ungerecht, weil es das ganze Rennen verzerrt. Da profitieren Leute, die zufällig nicht Reifen gewechselt haben. Wer einen geplatzten Reifen ersetzen muss, sollte später einen Strafstopp machen müssen.“

TRENNUNG VON SPONSOR
Das war der kürzeste Sponsorvertrag in der Geschichte der Formel 1. Nach nur einem Rennen trennte sich Mercedes von der irischen Baumittelfirma Kingspan. An dem Deal war Kritik laut geworden, weil bei dem 2017 durch einen Großbrand mit 72 Toten zerstörten Grenfell Tower in London Fassadenmaterial von Kingspan verbaut worden war.

SPONSOR FÜR SPRINTS
Die Sprintrennen sollen der Formel 1 zusätzliches Geld einspielen. Die Kryptobörse crypto.com hat sich als Hauptsponsor der Sprints angeboten. Auch die Veranstalter werden extra zur Kasse gebeten. Die Formel 1 kann aber mit den Kandidaten erst verhandeln, wenn mindestens acht Teams die Sprints absegnen.

BRAWN-ABGANG?
An der Formel-1-Spitze kündigen sich Veränderungen an. Technikchef Pat Symonds will im nächsten Jahr sein Amt niederlegen. Sportchef Ross Brawn überlegt noch.

MAZEPIN HAT CORONA
Nikita Mazepin musste das Saisonfinale auslassen. Der Russe wurde positiv auf das Coronavirus getestet.



Der neue Eis-Mann

Die Konkurrenz in den Schatten gestellt: Oscar Piastri hatte am Ende 60,5 Punkte Vorsprung

MOTORSPORT IMAGES

Oscar Piastri krönte sein dominantes Meisterjahr mit der fünften Pole nacheinander und dem Sieg beim letzten Hauptrennen seiner Formel-2-Karriere. F1-Aufsteiger Guanyu Zhou wurde Saison-Dritter.

Von: **Philipp Körner**

Das große Erfolgsgeheimnis des Australiers Oscar Piastri dürfte zukünftig auf viel Gegenliebe in den Fahrerlagern stoßen. Auf die Frage, wie die fünf Poles am Stück möglich wurden, antwortete der Prema-Pilot: „Seit Silverstone esse ich jede Nacht vor der Qualifikation ein Eis oder ein Sorbet." Mit eben dieser Kälte machte der 20-jährige Alpine-Junior auch den Titel beim ersten Sprintrennen klar. Während der indische Carlin-Pilot Jehan Daruvala einen zur Mitte kurz umkämpften Start-Ziel-Sieg ablieferte, kämpfte sich Piastri von Platz 10 auf 3 vor. Zweiter eines ansonsten recht unaufgeregten Auftakts wurde UNI-Virtuosi-Fahrer Felipe Drugovich. Ein respektables Comeback nach dem schweren Startunfall in Jeddah feierte derweil Théo Pourchaire. Der Franzose, der unter der Woche noch über Kopfschmerzen und Probleme im Rücken, an den Knien und am linken Fuß klagte, meldete sich mit Rang 7 zurück. Enzo Fittipaldi musste seine Saison hingegen wegen einer Fraktur der rechten Ferse und einer größeren Blessur oberhalb des rechten Auges beenden.

Um etliches wilder ging es dann beim zweiten Sprint-Rennen zu, das Marcus Armstrong (DAMS) auf der Reverse-Pole sah. So bekamen sich schon in der Startphase Piastri und Liam Lawson (Hitech) in die Haare. Die Fünf-Sekunden-Strafe für Piastri sollte nach einem unglücklichen Doppel-Kontakt mit einem sehr spät bremsenden Roy Nissany (DAMS) und dem kurvenäußeren Jüri Vips (Hitech) jedoch nicht zur Anwendung kommen – der in der Mitte fahrende, nach außen geschubste Piastri riss sich und Vips aus dem Rennen.

Direkt nach dem Ende des dadurch nötigen zweiten Safety-Cars fiel Armstrong in Führung liegend aus. Der neue Alfa-Romeo-Sauber-Pilot Guanyu Zhou erbte den ersten Platz und gab ihn in der ruhigeren zweiten Hälfte nicht mehr ab. Im Interview erklärte der chinesische UNI-Virtuosi-Pilot, dass ihm der Ausfall von Armstrong sehr leidtue. Der zweite Platz ging an Robert Shwartzman (Prema), der auf Rang 7 gestartet war. Ralph Boschung feierte einen starken dritten Platz für Campos Racing und sorgte damit im unterlegenen Material zum wiederholten Male für Jubel bei den Schweizer Fans.

MOTORSPORT IMAGES

Die drei bestimmenden Fahrer der Saison: Shwartzman, Piastri und Zhou

Das Beste zum Schluss

Bei seinem finalen Formel-2-Rennen kehrte der von Landsmann Daniel Ricciardo mit Lob überschüttete Piastri dann in die Erfolgsspur zurück und gewann den Start, einen Restart nach Doppel-Crash von Lawson und Jack Doohan (MP Motorsport) und das Taktik-Duell beim obligatorischen Stopp. Zhou verabschiedete sich mit einem zweiten Platz vor Teamkollege Drugovich in die Formel 1. Und Pourchaire lieferte mit einem vierten Rang einen weiteren emotionalen Höhepunkt, nachdem er sich dank frischer Reifen nach vorne arbeiten konnte. Während Pourchaire sich auf die kommende F2-Saison freut, muss sich Piastri mit der Alpine-Ersatzfahrer-Rolle zufrieden geben. Nach drei Junior-Titeln in Folge peilt er „die Meisterschaft im Couch-Sitzen an." ■

ABU DHABI – SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jehan Daruvala	38.33,605 min
2.	Felipe Drugovich	+ 2,079 s
3.	Oscar Piastri	+ 2,915 s
4.	Robert Shwartzman	+ 3,581 s
5.	Liam Lawson	+ 11,243 s
6.	Dan Ticktum	+ 12,978 s
7.	Théo Pourchaire	+ 14,120 s
8.	Guanyu Zhou	+ 15,595 s
9.	Ralph Boschung	+ 17,081 s
10.	Marcus Armstrong	+ 17,539 s

ABU DHABI – SPRINT 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Guanyu Zhou	43.27,096 min
2.	Robert Shwartzman	+ 3,413 s
3.	Ralph Boschung	+ 9,772 s
4.	Dan Ticktum	+ 14,296 s
5.	Felipe Drugovich	+ 14,501 s
6.	Liam Lawson	+ 17,088 s
7.	Jehan Daruvala	+ 19,839 s
8.	Jack Doohan	+ 21,086 s
9.	Théo Pourchaire	+ 21,942 s
10.	Bent Viscaal	+ 22,722 s

ABU DHABI – HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oscar Piastri	58.14,400 min
2.	Guanyu Zhou	+ 3,288 s
3.	Felipe Drugovich	+ 8,242 s
4.	Théo Pourchaire	+ 9,977 s
5.	Robert Shwartzman	+ 13,333 s
6.	Dan Ticktum	+ 19,166 s
7.	Marcus Armstrong	+ 19,775 s
8.	Jüri Vips	+ 22,555 s
9.	Ralph Boschung	+ 26,415 s
10.	Richard Verschoor	+ 27,242 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	252,5
2.	Robert Shwartzman	192
3.	Guanyu Zhou	183
4.	Dan Ticktum	159,5
5.	Théo Pourchaire	140

Wort gehalten

PEUGEOT

Der Dezember ist im Motorsport eigentlich die Saure-Gurken-Zeit. Doch diesmal tut sich noch was, auch auf der Langstrecke: Peugeot hat sein neues Hypercar letzte Woche Samstag einem Rollout unterzogen. Porsche will am 20. Dezember endlich auf die Rennbahn, und das private Kolles-Team könnte kurz danach folgen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

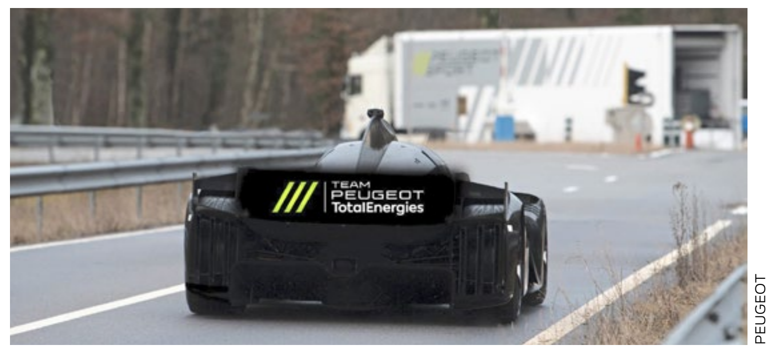
Weihnachten ist die Zeit der Bescherung. Doch in den Motorsportabteilungen ist für Besinnlichkeit kein Platz, besonders dann nicht, wenn man vorher versprochen hat, noch in diesem Jahr Taten auf Worte folgen zu lassen. Porsche und Peugeot hatten hoch und heilig gelobt, ihre neuen Fahrzeuge für die Langstrecken-Topklasse noch im Jahr 2021 einem Rollout zu unterziehen – dann wird Weihnachten zur Bescherung unter Zeitdruck.

Peugeot hat schon mal Wort gehalten: Am Samstag, den 11. Dezember, fand der Rollout des neuen Peugeot-Hypercars 9X8 statt, angeblich auf einer kleinen Teststrecke in La Ferté-Bernard. Viel mehr davon als ein auf Twitter gepostetes Bild (rechts) gab es von Peugeot Sport nicht. Die Experten sind sich uneinig darüber, was die geschwärzte Heckpartie verhüllen soll: Ist Peugeot wirklich ohne Heckflügel gefahren, wie es Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie im Herbst versprochen hatte? Oder wurde die Heckpartie eher retuschiert, um einen Heckflügel zu kaschieren? Gibt es gar eine Zwischenlösung mit einem weit hochgezogenen Heck-Flap, der an die Motorabdeckung des Peugeot 9X8 anschließt?

Heckflügel & Aero-Trimm

Wir wissen es im Moment nicht. Zur Erinnerung: Peugeot hatte den 9X8 im Sommer ohne Heckflügel präsentiert. Das Argument: Das neue Hypercar-Reglement von FIA und ACO lässt den Ingenieuren so viele Freiheiten beim Unterboden und der Gestaltung der Motorabdeckung, dass man auf einen Heckflügel verzichten könnte. „Unser Konzept ohne Heckflügel hat in CFD und im Simulator funktioniert, aber die finale Entscheidung fällt erst bei den Testfahrten", erklärte Olivier Jansonnie damals.

> „Unser Konzept ohne Heckflügel hat in CFD und im Simulator funktioniert – aber die Entscheidung fällt erst bei den Testfahrten."
>
> Peugeot-Technikchef Jansonnie



PEUGEOT

Geschwärzte Heckpartie beim Rollout des 9X8: Mit oder ohne Heckflügel ...?

Das Problem: Laut Reglement dürfen die Hersteller nur ein Element verwenden, um die Aero-Balance zu trimmen. Wer keinen Heckspoiler hat, muss den gesamten Aero-Trimm über den Frontspoiler einpegeln – ein riskantes Unternehmen, da sind sich alle Experten einig.

Extreme Lösungen dieser Art wird es bei den neuen LMDh-Wagen nach IMSA-Reglement nicht geben, denn sie greifen beim Chassis auf LMP2-Derivate zurück, die Freiheiten sind stark limitiert. Der neue Porsche LMDh soll noch kurz vor Weihnachten am 20. Dezember zum Rollout antreten. Damit hält Porsche sein Versprechen – aber mit Mühe.

Alle Hersteller klagen hinter vorgehaltener Hand über massive Verzögerungen der neuen Rennwagen aufgrund der durch die Corona-Krise gestörten Lieferketten. Die LMDh-Hersteller warteten lange auf die ersten Hybridkomponenten, die von Bosch, Williams und Xtrac zugeliefert werden. Außerdem hört man von Verzögerungen für die Bodykit-Teile aus Carbon. Bei Porsche wurde dadurch offenbar der Testplan verhagelt: US-Insider versichern, dass das Penske-Team mit dem Porsche-LMDh zeitnah in Daytona und Sebring testen wollte – doch die Termine wurden gecancelt. Porsche will übrigens bei der Night of Champions am 18. Dezember Bilder des neuen LMDh-Autos veröffentlichen.

Erster Rollout für Kolles

Auch das deutsche Kolles-Privatteam wollte vor Weihnachten mit Rollout und Tests loslegen, doch weil Antrieb (Gibson Technology) und Getriebe (Xtrac) von britischen Zulieferern gebaut werden, kam es wegen des Brexit zu Verzögerungen. „Wir werden in Kürze den Testmotor starten können", sagte Teamchef Colin Kolles. Ab März soll der finale Rennmotor von Gibson für Testfahrten zur Verfügung stehen. Wenn das Winterwetter mitspielt, soll noch in diesem Jahr ein erster Rollout des Hypercars von Kolles auf einem Flugfeld nahe Greding erfolgen. ■

Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS)

Wechsel an der VLN-Spitze

Die Nürburgring Langstrecken-Serie bekommt ein neues Oberhaupt. Christian Stephani gibt den Chef-Posten der VLN VV GmbH an Michel Pathe ab. Stephani wird neuer Geschäftsführer des Nürburgrings.

Von: **Bianca Leppert**

Während sich in den meisten Rennserien das Fahrerkarussell beruhigt hat, nehmen die Personalien rund um den Nürburgring Fahrt auf. Christian Stephani, bisheriger Chef der VLN VV GmbH, übernimmt eine neue Aufgabe und wird gemeinsam mit Ingo Böder neuer Geschäftsführer der Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG, der Betreibergesellschaft der Rennstrecke. Stephani und Böder, die beide aus der Eifel kommen, nehmen ihre Arbeit zum 1. Januar 2022 auf. Stephani war zwei Jahre lang neben dem Generalbevollmächtigten Ralph-Gerald Schlüter für die Nürburgring Langstrecken-Serie verantwortlich.



BR FOTO

Stephani wird Nürburgring-Chef, Michel Pathe ersetzt ihn als NLS-Boss

Mit seinem Wechsel in den neuen Job wird seine alte Position frei. Die übernimmt in Zukunft Michel Pathe. Der 42-Jährige ist vielen im Fahrerlager bereits als Geschäftsführer von nürburgring.tv bekannt. Diese Position behält er neben seiner Rolle bei der VLN VV GmbH weiter bei. „Mit der Nürburgring Langstrecken-Serie bin ich schon sehr lange sowohl leidenschaftlich als auch beruflich eng verbunden. Ich freue mich sehr auf die Herausforderungen und Aufgaben der Zukunft, immer mit dem Blick auf die Tradition dieser weltweit einzigartigen Nordschleifen-Rennserie", sagt Pathe.

Christian Stephani ergänzt: „Die Nürburgring Langstrecken-Serie liegt mir am Herzen, und auch in meiner neuen Funktion als einer der beiden Geschäftsführer der Nürburgring-Betreibergesellschaft werde ich die Entwicklung dieser einzigartigen Rennserie im Blick behalten." Pathe und Stephani führen die Geschäfte bis zum 31. März 2022 noch gemeinsam, um einen optimalen Übergang zu schaffen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NEU SORTIERT: SSR TEAM

Das Münchner Team rund um Stefan Schlund hat kürzlich ein DTM-Engagement mit zwei Porsche bestätigt. Nun steht auch fest, dass Michael Ammermüller keiner der beiden Fahrer sein wird. Man munkelt, er könnte stattdessen auf der Nordschleife zum Einsatz kommen, das Programm ist aber noch nicht fixiert und eher fraglich. Die Gerüchteküche meldet zudem, dass Teamchef Wolfgang Hatz nicht mehr mit an Bord ist.

GT MASTERS: NEUZUGÄNGE

Die ADAC GT Masters-Champions Land Motorsport rüsten auf und bringen 2022 drei Audi R8 LMS an den Start. Tim Zimmermann, der bisher mit Lamborghini verbandelt war, steht als Fahrer bereits fest. Zudem hat sich das bayerische Allied Racing Team entschieden, neben dem GT4-Programm auch mit einem Porsche in die GT3 aufzusteigen. Emil Frey Racing hat den Einsatz zwar noch nicht bestätigt, wird aber wohl mit drei Lamborghini Huracán das Aufgebot von Grasser Racing ersetzen.

McLAREN: HÜ, DANN HOTT

McLaren-Sportchef Zak Brown ist ein Meister darin, mit vielen Worten gar nichts zu sagen. Seit Jahren hält er im Langstreckensport die Medien mit der Aussage auf Trab, dass sein Brötchengeber McLaren ein sehr großes Interesse daran habe, in die neue LMDh-Topklasse einzusteigen. Drei Monate später sammelt er seine Zitate wieder ein, mit dem Argument, man habe leider noch nichts entschieden. Sie ahnen es, das Gleiche ist jetzt wieder vor Weihnachten passiert: Wir kommen! Ääh, wir entscheiden das aber erst vielleicht, unter Umständen – im Frühjahr 2022…

HEINRICH PORSCHE-JUNIOR

Der neue Porsche-Junior für die Saison 2022 heißt Laurin Heinrich. Der 20-jährige Deutsche aus der Nähe von Würzburg setzte sich Ende November in einer Sichtung in Aragón (Spanien) gegen elf Konkurrenten aus den weltweiten Porsche Carrera Cups durch. Der Nachwuchspilot erhält von Porsche Motorsport unter anderem ein Förderpaket in Höhe von 225 000 Euro für die kommende Saison im Porsche Mobil 1 Supercup. Heinrich hatte in der abgelaufenen Saison bereits den Rookie-Titel in dem internationalen Markenpokal, der im Rahmen der Formel 1 ausgetragen wird, gewonnen und dabei einen Laufsieg erzielt.



PORSCHE

IMSA: ZWEI C8.R IN DAYTONA

Corvette Racing hat entschieden, beim Saisonstart der IMSA-Serie Ende Januar in Daytona zwei Corvette C8.R in der GTD-Pro-Klasse an den Start zu bringen. Ursprünglich hatte Corvette nur ein Fahrzeug für die IMSA-Saison genannt, aber offen gelassen, ob man bei den langen Rennen wie in Daytona nicht doch ein zweites Auto meldet. Die beiden Fahrzeuge werden von Antonio García, Jordan Taylor und Nicky Catsburg (Nummer #3) sowie Nick Tandy, Tommy Milner und Neuzugang Marco Sørensen (#4) pilotiert. Der Däne Sørensen kommt von Aston Martin und erhält in Daytona eine Chance, wenngleich Alex Sims als nomineller dritter Fahrer für die Nummer 3 offenbar nur einen Vertrag für das 24h-Rennen in Le Mans 2022 hat.

SCHUBERT IN DIE WÜSTE

Das BMW-Team von Torsten Schubert tritt mit zwei neuen M4 GT3 beim 24h-Rennen in Dubai (13. bis 15. Januar) an. Neben BMW-Werksfahrer Nick Yelloly werden Jordan Witt, Jens Liebhauser und Marcel Lenerz die M4 pilotieren. Darüber hinaus schickt Schubert Motorsport in der TCX-Klasse einen BMW M2 CS Racing ins Rennen – mit Teambesitzer Torsten Schubert als Pilot.

Die Konkurrenz sah nur rot

Die Abschiedssaison mit World Rally Cars bot nochmals Großes: Kalle Rovanperä avancierte zum jüngsten WM-Sieger aller Zeiten, Sébastien Ogier und Julien Ingrassia holten zum achten Mal die WM-Krone und deren Arbeitgeber Toyota räumte erstmals alle WM-Titel ab – auch dank Hyundai, die neben technischen Problemen mit Fahr- und Strategiefehlern haderten. M-Sport Ford kam über die Statistenrolle nicht hinaus.

Von: **Reiner Kuhn**

Die 14,62 Kilometer der letzten von 222 Wertungsprüfungen bei zwölf WM-Läufen durch das Autodromo Nationale Monza taugen als Blaupause der abgelaufenen Saison. Thierry Neuville, seit sieben Jahren in Hyundai-Diensten, war mal wieder der Schnellste, holte fünf Extrapunkte für den Gewinn der Powerstage und stand doch mit leeren Händen da – genauso wie sein Team. Hyundais Teilzeit-Werkspilot Dani Sordo landete vor Teamkollege Neuville auf dem letzten Podiumsplatz. Junior Oliver Solberg lief auf die Zehntel genau eine Minute hinter dem Belgier auf Rang 4 ein, 30 Sekunden vor Ersatzmann Teemu Suninen im dritten Werkswagen. Der Finne sprang für Ex-Weltmeister Ott Tänak ein, der dem Finale aus privaten Gründen fernblieb. Dass der Este sich zuvor mit deutlichen Worten über die Asphalt-Qualitäten seines Dienstwagens beschwerte, passte ins wirre Bild. Denn nach den Schotterritten in Portugal, Kenia und Estland brannte er auch auf der abschließenden Powerstage in Belgien die schnellste Zeit in den Asphalt.

Zu viele Fehler bei Hyundai

„Das ist nicht die Vorstellung, die Hyundai hier geben sollte", ärgerte sich Hyundai-Teamchef Andrea Adamo schon nach dem Saisonauftakt in Monte Carlo. Besser wurde es selten. Zu Problemen mit der Elektrik, an der Lenkung und dem Fahrwerk kamen Fehlentscheidungen der Teamleitung, wie die Reifenstrategien in Monte Carlo und Kroatien belegen. Der frühe Arctic-Erfolg von Tänak und Neuvilles Siege beim belgischen Heimspiel und in Spanien waren zu wenig. Ohne die Podiumsplätze von Sordo (Portugal, Spanien, Monza) und des im Herbst zu M-Sport abgewanderten Craig Breen (Estland, Ypern, Finnland) wäre auch in der Herstellerwertung die Messe früh gelesen gewesen.

Toyotas beste WM-Saison

Anders Toyota. Wie gut Team, Fahrercrews und Auto zusammen funktionierten, zeigte sich schon in der ersten Saisonhälfte, als das Werks-Trio fünf von sechs WM-Läufen gewann und dabei vier Doppelerfolge feierte. Nicht nur Titelverteidiger Sébastien Ogier und Vizeweltmeister Elfyn Evans hatten den Fahrer-Titel im Visier, auch Kalle Rovanperä startete durch: Nach Platz 2 beim verschneiten Heimspiel in Lappland übernahm der Finne als jüngster Fahrer in der WM-Geschichte gar kurzzeitig die Tabellenspitze. Besser noch: Im zarten Alter von 21 Jahren und 290 Tagen feierte er in Estland seinen ersten WM-Sieg. Nie war ein Fahrer jünger. Zwei Monate später legte er bei der traditionsreichen Akropolis-Rallye in Griechenland nach.



Speed ist nicht alles. Die Hyundai-Piloten waren zwar meist schneller und holten mehr Extrazähler in der Powerstage, die Siege und WM-Titel gingen aber allesamt an Toyota.

Auch Evans war zweimal obenauf und gewann die Klassiker in Portugal und Finnland. Zu wenig, um dem konstant schnellen Ogier die WM-Krone zu entreißen, denn der Abo-Champion gewann in Monte Carlo und auf Sardinien, die WM-Premiere in Kroatien sowie die erstmals wieder zur WM zählende Safari-Rallye in Kenia, zum krönenden Abschluss noch den letzten gemeinsamen WM-Auftritt mit seinem kongenialen Copiloten Julien Ingrassia.

Hab Acht: Ogier/Ingrassia

„Irgendwie fühlt man sich leer, weil es wieder eine so anstrengende Saison war, in der man so viel investieren musste, um zu gewinnen. Ein Riesendank an alle Teammitglieder, heute sind wir alle Weltmeister", stammelte der 37-Jährige ergriffen und umarmte seinen vier Jahre älteren Bei-


Geschlossene Teamleistung: Erstmals in der Geschichte der Topliga räumte das Toyota-Team alle Weltmeister-Titel ab

TOYOTA

fahrer, mit dem er sich bei allen bisherigen 168 WM-Starts das Cockpit teilte. 91 Mal und damit bei über der Hälfte der Läufe standen sie auf dem Podium, 54 Mal ganz oben. Während es für Ogier 2022 bei ausgesuchten Läufen weitergehen soll, hängt Ingrassia seinen Helm nach 15 WM-Jahren an den Nagel.

Nicht der einzige Abschied: Im königlichen Park von Monza endete nach einem Vierteljahrhundert auch die Ära der World Rally Cars. Sie werden ab kommender Saison von den neuen Rally1-Fahrzeugen mit Hybrid-Antrieb abgelöst. Erster Auftritt der über 500 PS starken Autos: die Rallye Monte Carlo Ende Januar. Dort geht nicht nur Teilzeitfahrer Ogier an den Start. Auch sein Vorgänger, Rekord-Champion Sebastien Loeb, will bei einigen Rallyes neben Craig Breen, Gus Greensmith und Adrien Fourmaux in einem vierten Ford Puma von M-Sport dabei sein und helfen, dass die britische Edelschmiede nach zwei Durstjahren ohne einen einzigen Podiumsplatz wieder vorne mitkämpfen kann. ■


ROESELER

Toyota: Die Überflieger der Saison gewannen neun von zwölf WM-Läufen



ROESELER

Gewinner des Jahres: Rovanperä

ROESELER


Verlierer des Jahres: Tänak

STATISTIK ZUR SAISONRÜCKSCHAU

RALLYE-WM 2021

Rallye	Sieger
Monte Carlo (Asphalt/Eis/Schnee)	Ogier/Ingrassia (F/F), Toyota Yaris WRC
Arctic Finnland (Schnee/Eis)	Tänak/Järveoja (EST/EST), Hyundai i20 WRC
Kroatien (Asphalt)	Ogier/Ingrassia (F/F), Toyota Yaris WRC
Portugal (Schotter)	Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris WRC
Sardinien/Italien (Schotter	Ogier/Ingrassia (F/F), Toyota Yaris WRC
Kenia (Schotter)	Ogier/Ingrassia (F/F), Toyota Yaris WRC
Estland (Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC
Belgien (Asphalt)	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 WRC
Griechenland (Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC
Finnland (Schotter)	Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris WRC
Spanien (Asphalt)	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 WRC
Monza Italien (Asphalt)	Ogier/Ingrassia (F/F), Toyota Yaris WRC

BILANZ 2021

Siege 2021

Fahrer: Ogier 5; Evans 2, Rovanperä 2, Neuville 2, Tänak 1

Hersteller: Toyota 9, Hyundai 3

WP-Bestzeiten 2021

1. Tänak 49, **2.** Neuville 44, **3.** Ogier 43, **4.** Evans 36, **5.** Rovanperä 22, **6.** Sordo 14, **7.** Breen 8, **8.** Katsuta 4, **9.** Fourmaux 1

WM-Endstand Fahrer 2021

1. Ogier (Toyota) 230 Punkte, **2.** Evans (Toyota) 207, **3.** Neuville (Hyundai) 176, **4**. Rovanperä (Toyota) 142, **5.** Tänak (Hyundai) 128, **6.** Sordo (Hyundai) 81, **7.** Takamoto (Toyota) 78, **8.** Breen (Hyundai) 76, **9.** Greensmith (Ford) 64, **10.** Fourmaux (Ford) 42, **11**. Suninen (Ford, VW, Hyundai) 29, **12.** Solberg (Hyundai) 22, **13.** Lappi (VW, Toyota) je 22; **14.** Östberg (Citroën) 15, **15.** Rossel (Citroën) 12, **16.** Mikkelsen (Skoda)10 , **17.** Huttunen (Hyundai, Ford) 10, **18.** Loubet (Hyundai) 6, **19.** Onkar (VW) 6

WM-Endstand Hersteller 2021

1. Toyota 520 Punkte, **2.** Hyundai 462, **3.** M-Sport Ford 199

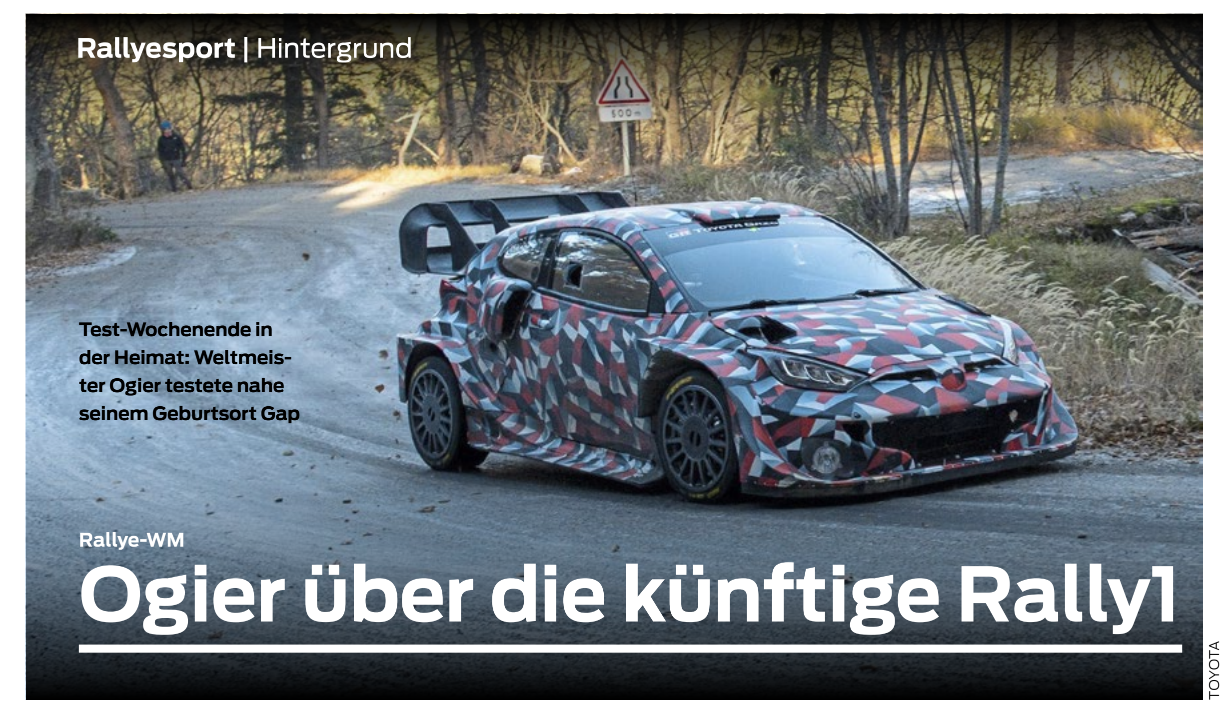


HYUNDAI

Hyundai: Fahrer und Team waren zu oft neben der Spur


M-SPORT

M-Sport: Nur ein einziges Mal, in Kenia, annähernd bei der Musik



Test-Wochenende in der Heimat: Weltmeister Ogier testete nahe seinem Geburtsort Gap

TOYOTA

Rallye-WM

Ogier über die künftige Rally1

Am vergangenen Wochenende testete Sébastien Ogier in den französischen Seealpen erstmals den Toyota Yaris Rally1. Nach zwei Testtagen sieht der achtmalige Weltmeister seine Vorahnungen bestätigt.

Von: **Reiner Kuhn**

Ausgerechnet der erfolgreichste aller aktuellen Werksfahrer nahm am vergangenen Wochenende als Letzter im künftigen Hybrid-Boliden Platz. Ursprünglich sollte Weltmeister Sébastien Ogier den neuen Toyota Yaris Rally1 Ende November ausführen, doch beim Testunfall seines Teamkollegen Elfyn Evans war der Testwagen zu stark beschädigt worden – das Team hatte zusammenpacken müssen.

Nun ließ Toyota erst die frühere Monte-Prüfung „Roquesteron" bei Grasse für Ogiers Premierenritt sperren und wechselte dann das Revier, damit der ab Freitag 38-jährige Franzose den rund 540 PS starken Yaris Rally1 nicht nur auf trockenem Boden, sondern auch auf vereisten Asphaltpisten ausführen konnte, um ein Gefühl für das noch ungewohnte Gefährt zu entwickeln. An seiner Seite: Sein künftiger Copilot Benjamin Veillas, mit dem er zuvor schon einige WRC-Tests absolvierte.

„Diese Autos sind noch sehr neu, und bei jedem Test macht das Team einen großen Schritt nach vorne", sagt Ogier, bevor er noch näher auf seine Fahreindrücke eingeht. „Wir alle lieben Power. Wenn man die volle Leistung zur Verfügung hat, macht es echt Spaß. Das ist aber nur selten der Fall. Das Hybridauto reagiert in vielerlei Hinsicht anders als das, was wir in den letzten fünf Jahren benutzt haben. Von der reinen Performance ist es ein Schritt zurück, denn die neuen Rally1-Autos sind langsamer und schwerer als die bisherigen WRCs. Zudem muss man den Fahrstil anpassen, um wieder den Boost zu aktivieren. Keine Frage, in dieser Hinsicht werden wir uns umstellen müssen", verrät der Champion und blickt nach vorne: „Auch wenn dieser Test etwas spät war, mache ich mir keine Sorgen. Ich habe die Rallye Monte Carlo schon mit weniger Vorbereitung gewonnen. Zudem habe ich im Dezember und Januar jeweils noch einen Testtag vor dem Saisonauftakt." Zu weiteren Starts in der WM-Saison 2022 wollte sich Ogier noch nicht äußern. ■



TOYOTA

Zwei Tage und rund 250 Testkilometer im Yaris Rally1: Weltmeister Ogier

Rallye-WM

Adamo ist bei Hyundai Motorsport raus

Unruhige Tage bei Hyundai: Andrea Adamo hat das Werksteam aus persönlichen Gründen verlassen. Bis zum Saisonstart will man sich neu aufstellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer, doch bis die ausformulierte Pressemitteilung folgte, dauerte es knapp zwei Tage: „Die Hyundai Motorsport GmbH kann bestätigen, dass sie mit Teamchef Andrea Adamo eine einvernehmliche Vereinbarung getroffen hat, wonach er das Unternehmen nach sechsjähriger Zusammenarbeit verlassen wird. Adamo tritt aus persönlichen Gründen mit sofortiger Wirkung zurück. Seine täglichen Aufgaben werden kurzfristig von Firmenpräsident Scott Noh übernommen."

So weit, so deutlich. Trotz warmer Abschiedsworte lassen sich die Zerwürfnisse zwischen dem Italiener und der im fränkischen Alzenau ansässigen Werkstruppe herauslesen.

Adamo kam im Dezember 2015 zu Hyundai und war zunächst für den Kundensport zuständig, ehe er nach der Entlassung von Michel Nandan im Januar 2019 als Teamdirektor die Gesamtverantwortung übernahm. Unter Adamos Führung holte Hyundai mit einem Großaufgebot an Werksfahrern 2019 und 2020 die Herstellerkrone in der Rallye-WM sowie zahlreiche TCR-Titel im Tourenwagensport.

Nun muss sich Hyundai neu aufstellen – unter anderem, weil Scott Noh auch künftig eher im Hintergrund agieren will. Unklar ist aber, ob alle Fäden weiterhin in einer Hand bleiben sollen, man die Verantwortung der Rallye- und Rundstrecken-Aktivitäten trennt oder besser den Werks- und Kundensport. Die Entscheidung soll zu Jahresbeginn feststehen. Adamo dürfte es egal sein. Sein Abgang lässt vermuten, dass er für sich schon eine neue Aufgabe gefunden hat. ■



ROESELER

Prägte die vergangenen zwei Jahre von Hyundai Motorsport: Andrea Adamo

TOYOTA

Aus Erfahrung gut: Nasser Al-Attiyah im weiterentwickelten Werks-Toyota Hilux

Neuer Traktions-Konflikt

Die 44. Ausgabe der Mutter aller Marathonfahrten bildet den Auftakt einer neu geschaffenen Rallye-Raid-WM. Um den prestigeträchtigen Gesamtsieg kämpfen Turbo-Allradler, Saugmotor-Buggys und mit drei Audis erstmals auch Hybridboliden.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Motorsport-Saison beginnt am Neujahrstag. Vom 1. bis zum 14. Januar geht die Rallye Dakar 2022, die zum dritten Mal in Saudi-Arabien gastiert. Genannt haben insgesamt 1065 Teilnehmer aus 63 Nationen auf 578 Fahrzeugen in fünf Kategorien von Motorrädern bis zu Trucks. Der Sieg in der Auto-Kategorie dürfte einmal mehr aus den Prototypen-Klassen T1 und der neu geschaffenen T1+ kommen, in denen sich die finanzkräftigen Favoriten tummeln.

Toyota gegen Prodrive

Die englische Tuning-Schmiede Prodrive hat seinen „Hunter“ genannten Allradler weiterentwickelt. Der von einem 390 PS starken 3,5-Liter-V6-Biturbo angetriebene T1+ kommt nach einer Lockerung des Reglements nun mit größeren Rädern (37-Zoll-Reifen auf 17-Zoll-Felgen statt 32-Zoll-Reifen auf 16-Zoll-Felgen), größeren Federwegen (350 statt 280 mm) und einer breiteren Spur unter dem nun um 30 Zentimeter auf 2,30 m Breite angewachsenen Karosseriekleid daher. Darüber hinaus haben die Briten die Antriebswellen, Kardanwelle und Differenziale an den Sportgeräten für Ex-Dakar-Sieger Nani Roma, Rekord-Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb und Routinier Orlando Terranova modifiziert. Ob das gegen die Toyota-Übermacht von zehn DKR Hilux (3,5-Liter-V6-Biturbo), davon mehrere weiterentwickelte Werkswagen, ausreicht, wird sich zeigen. Das von Glyn Hall geleitete Toyota-Gazoo-Team schickt wie im Vorjahr Henk Lategan, Giniel De Villiers und Nasser Al-Attiyah ins Rennen. Al-Attiyah hat die große Marathontour schon dreimal gewonnen und am Wochenende auch die Generalprobe rund um Ha’il in Saudi-Arabien dominiert. Er ist klarer Favorit.

Kaltstart für Audi

Mit Demut reist das Audi-Einsatzteam Q Motorsport zur Wettbewerbs-Premiere des RS Q e-tron. Bei dem Zweitonner werden die Räder rein elektrisch angetrieben, die Aufladung der Batterie während des Geländeritts übernimmt der TFSI-Motor aus der DTM. Über 8000 Testkilometer an knapp 30 Testtagen haben die drei Werksfahrer Stéphane Peter-



AUDI

Ohne Wettbewerbstest: Audis Hybrid-Renner



PRODRIVE

Stark überarbeitet: Loebs BRX Hunter von Prodrive



X-RAID

Leichtfüßig: Buggys wie die von X-raid

hansel, Carlos Sainz und Mattias Ekström abgespult, aber keinen einzigen im Rallyeeinsatz absolviert. Noch weiß also niemand, ob die beiden letzten Dakar-Sieger (2021 Peterhansel, 2020 Sainz) ihre Erfolgsserie von zusammen elf Siegen (achtmal Peterhansel, dreimal Sainz) mit den unterschiedlichsten Fahrzeugkonzepten bei Mitsubishi, VW, Mini oder Peugeot auch mit dem elektrifizierten Prototyp fortsetzen können.

Außenseiter mit Chancen

Auch deswegen sollte man die zweite Reihe im Auge behalten. Mehr noch als dem ehemaligen Rallye-WM-Piloten Martin Prokop, der mit seinem in Eigenregie aufgebauten Ford F-150 (5l-V8-Sauger) ebenfalls in der Klasse T1+ antritt, werden den zuletzt siegreichen Mini JCW Buggys (V6-Turbo-Diesel) des X-raid Teams sowie dem ein oder anderen nun in Privathänden startenden Peugeot Buggy aus den ehemaligen PSA-Werksbeständen Außenseiterchancen zugerechnet. Verständlich, kommen Fahrzeuge mit Heckantrieb mit einem reglementbedingten Mindestgewicht von 1580 Kilo doch satte 400 Kilo leichter daher als die Allradkonkurrenz.

Zum Heer der Privatiers zählen zwei von Rebellion eingesetzte Peugeot-Buggys mit Fünfliter-V8-Saugmotoren für den dreimaligen Le Mans-Sieger Roman Dumas sowie Rebellion-Eigner Alexandre Pesci. Auch zwei deutsche Offroad-Amateure sind am Start. Während im Team Schröder nach einer Verletzung von Vater Jürgen Schröder sein Sohn Daniel das Steuer des bewährten Nissan Navara übernimmt, wechselt Markus Walcher auf einen auf einem Gitterrohrahmen aufgebauten Nissan-Pickup mit 5,6-Liter-V8-Saugmotor und sequenziellem Getriebe.

Innovative Bulli-Parade

Bei den Racetrucks gilt einmal mehr das russische Werksquartett von Kamaz als Favorit. Während sich daneben die Niederländer Martin van den Brink, Hans Stacey (beide Iveco) und Pascal de Baar (Renault), die Tschechen Martin Macík (Iveco) und Ales Loprais (Praga) sowie der Chilene Ignacio Casale (Tatra) Hoffnungen auf einen Podiumsplatz machen, startet Gert Huzink erneut mit einem Renault-Hybrid-Truck. Auch Hino-Speerspitze Teruhito Sugawara ist mit einem Hybrid-Lastwagen dabei.

Weiter in die Zukunft blickt der französische LKW-Hersteller Gaussin: Auf einem Teil der Dakar-Strecke soll deren wasserstoffbetriebener Renntruck einen ersten Testlauf absolvieren. Zwei maximal 300 Kilowatt starke Elektromotoren ermöglichen laut Hersteller eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h und eine Reichweite von 250 Wettbewerbs- oder 800 Straßenkilometer. Die Energie liefert eine 380 Kilowatt starke Brennstoffzelle.

Großteil der Route ist neu

Auf dem Programm der 44. Dakar-Ausgabe stehen 8375 Gesamtkilometer mit zwölf Tagesetappen über insgesamt 4258 Wertungskilometer. Die Hafenstadt Dschidda ist erneut Start- und Zielort, der Ruhetag zur Halbzeit der zweiwöchigen Marathonfahrt auf der Arabischen Halbinsel bleibt in der Hauptstadt Riad. Die Herausforderung bleibt groß. So sind nicht nur 70 Prozent der Strecke neu, erstmals steht die zweitägige Marathonetappe, bei der nur die Fahrer und Beifahrer schrauben dürfen, schon am 3. und 4. Januar auf dem Programm. Das im Vorjahr eingeführte elektronische Roadbook wird auch diesmal erst zehn Minuten (bei Motorrädern 20 Minuten) vor der jeweiligen Etappe ausgehändigt. ■



DIE ETAPPEN DER RALLYE DAKAR 2022

Etappe	Datum	Start–Ziel	Länge Tagesetappe	Länge Wertungsprüfung
1A	SA, 01. Jan	Dschidda–Ha'il	834 km	19 km
1B	SO, 02.Jan	Ha'il–Ha'il	546 km	334 km
2	MO, 03. Jan	Ha'il–Al Artawiyah	585 km	339 km
3	DI, 04. Jan	Al Artawiyah–Al Qaisumah	554 km	368 km
4	MI, 05. Jan	Al Qaisumah–Riad	707 km	465 km
5	DO, 06. Jan	Riad–Riad	563 km	348 km
6	FR, 07. Jan	Riad–Riad	635 km	421 km
	SA, 08. Jan	RUHETAG		
7	SO, 09. Jan	Riad–Al Dawadimi	700 km	401 km
8	MO, 10. Jan	Al Dawadimi–Wadi Ad-Dawasir	828 km	394 km
9	DI, 11. Jan	Wadi Ad-Dawasir–Wadi Ad-Dawasir	490 km	287 km
10	MI, 12. Jan	Wadi Ad-Dawasir–Bisha	757 km	374 km
11	DO, 13. Jan	Bisha–Bisha	500 km	345 km
12	FR, 14. Jan	Bisha–Dschidda	676 km	163 km

DIE WICHTIGSTEN TEILNEHMER DER AUTO-KATEGORIE

St.-Nr.	Fahrer/Beifahrer	Team	Auto	Klasse (Konzept)
200	S. Peterhansel/E. Boulanger (F/F)	Audi	Audi RS Q e-tron	T1+ (Hybrid, Allrad)
201	N. Al-Attiyah/M. Baumel (Q/AND)	Toyota Gazoo	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
202	C. Sainz/L. Cruz (E/E)	Audi	Audi RS Q e-tron	T1+ (Hybrid, Allrad)
203	J. Przygonski/T. Gottschalk (PL/D)	X-raid	Mini JCW Buggy	T1 (V6-Turbo-D, Heck)
204	N. Roma/A. B. Hard (E/E)	BRX Prodrive	BRX Hunter	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
205	Y. Al Rajhi/M. Orr (SA/GB)	Overdrive	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
206	K. Al_Qassimi/D. von Zitzewitz (UAE/D)	Abu Dhabi	Peugeot Buggy	T1 (V6-Turbo-D, Heck)
207	G. de Villiers/D. Murphy (ZA/ZA)	Toyota Gazoo	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
209	M. Prokop/V. Chytka (CZ/CZ)	Prokop	Ford F-150 DKR	T1+ (V8-Sauger, Allrad)
210	C. Despres/T. Perry (F/ZA)	PH Sport	Peugeot Buggy	T1 (V6-Turbo-D, Heck)
211	S. Loeb/F. Lurquin (F/B)	BRX Prodrive	BRX Hunter	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
212	M. Serradori/L. Minaudier (F/F)	SRT Racing	Century Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
215	R. Dumas/R. Boulanger (F/F)	Rebellion	Peugeot Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
216	D. Krotov/K. Zhiltsov (RUS/RUS)	X-raid	Mini JCW	T1 (V6-Turbo-D, Allrad)
221	O. Terranova/D. Oliveras (ARG/E)	BRX Prodrive	BRX Hunter	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
222	L. Alvarez/A. Monleon (ARG/E)	Overdrive	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
224	M. Ekström/E. Bergkvist (S/S)	Audi	Audi RS Q e-tron	T1+ (Hybrid, Allrad)
225	H. Lategan/B. Cummings (ZA/ZA)	Toyota Gazoo	Toyota DKR Hilux	T1+ (V6-Turbo-B, Allrad)
226	G. Chicherit/A. Winocq (F/F)	GCK	Peugeot Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
238	L. Sanz/M. Gerini (E/I)	X-raid	Mini JCW	T1 (V6-Turbo-D, Allrad)
247	Tim Coronel/Tmo Coronel (NL/NL)	Maxxis	Century Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
251	A. Pesci/S. Kuhni (CH/CH)	Rebellion	Peugeot Buggy	T1 (V8-Sauger, Heck)
265	M. Walcher/S. Stensky (D/D)	Walcher	Nissan Navara	T1 (V8-Sauger, Allrad)
267	D. Schröder/R. Bland (D/ZA)	Schröder	Nissan Navara	T1 (V8-Sauger, Allrad)



DTM

Der rosarote Hamster

Acht Strecken, 16 Rennen, 28 Fahrerinnen und Fahrer. Die DTM bot im ersten Jahr als GT3-Rennserie viel Abwechslung und einen bis zuletzt offenen Titelkampf. Doch wie schneiden die Top-Fahrer statistisch ab?

Von: **Michael Bräutigam**

Spannend wird es vor allem dann, wenn man die Reglements-Uhr einige Jahre zurückdreht und betrachtet, was passiert wäre, wenn nur am Sonntag Punkte vergeben worden wären. Denn die Aufteilung nach „Samstags-“ und „Sonntags-Meisterschaft“ fördert Interessantes zutage. Bei der reinen Sonntags-Betrachtung gibt es ein Kopf-an-Kopf-Duell der Mercedes-Piloten Maximilian Götz und Lucas Auer. Beide haben dort jeweils 120 Punkte und zwei Siege zu Buche stehen, ebenso je einen zweiten Platz. Die Anzahl der dritten Plätze hätte mit zwei zu eins pro Götz entschieden. Das alles ist natürlich rein hypothetisch, denn bekanntlich gab Auer beim Saisonfinale seinen Sieg an Götz ab, damit dieser Meister wird. Ohne Stallregie wäre Auer also klarer Sonntags-Meister geworden. Dritter in der Sonntagswertung wurde derweil Marco Wittmann (BMW/106 Punkte).

Erst schnell, dann schwer

An Sonntagen war Kelvin van der Linde (Audi) mit nur 73 Zählern weit abgeschlagen. Das allerdings lag daran, dass er am Samstag der dominierende Mann war und dadurch jeweils Gewichte für den Folgetag einladen musste. Er sammelte in den samstäglichen Qualifyings und Rennen 135 Zähler, womit er Ferrari-Pilot Liam Lawson (123 Punkte) und Götz (110) hinter sich hielt. Der „Sonntags-Vize“ Auer landete in der Samstags-Wertung übrigens nur auf Platz 8. Grund dafür waren ein verkorkster Stopp in Monza sowie der Abschuss durch Markenkollege Arjun Maini im ersten Hockenheim-Lauf.

135
Punkte

7
Sieger

Auer schaffte dennoch das Kunststück, an jedem Renntag auch Punkte zu sammeln. Denn bei seinen beiden einzigen Nullrunden in den 16 Saisonläufen hatte er sich jeweils Punkte im Qualifying gesichert. Auer und auch Wittmann sahen in den ersten zwölf Saisonrennen jeweils die Zielflagge, Wittmann sogar in den Punkten, dann riss bei beiden am Hockenheim-Samstag die Serie. So hat Götz die meisten Zielankünfte und Punkte-Ergebnisse in Folge, nämlich derer 13 beginnend mit seinem ersten Saisonsieg am Lausitz-Sonntag.

13 Fahrer auf dem Podest

Beim Stichwort Siege blicken wir auf die Statistik-Basics: Von insgesamt 13 Piloten, die aufs Podium kamen, konnten sieben auch gewinnen. „KvdL“ führt die Liste mit vier Siegen an. Dazu hat er mit 615 Führungskilometern auch in dieser Statistik klar die Nase vorn. Zweiter hier: Abt-Teamkollege Mike Rockenfeller, der es dank einer öfters angewendeten Overcut-Taktik auf 296 Führungskilometer bringt.

Die weiteren Sieger der Saison: Liam Lawson und Maxi Götz gewannen je dreimal, Marco Wittmann und Lucas Auer je zweimal. Jeweils einen Sieg fuhren Alex Albon (Ferrari) und Philip Ellis (Mercedes) ein. Bei den Podestplätzen hat Liam Lawson mit deren zehn die Nase vorn. Götz folgt mit acht, dahinter dann Kelvin van der Linde und Wittmann mit je fünf Podestplätzen. Van der Linde fuhr mit vier vierten Plätzen aber noch einige Male denkbar knapp vorbei. Die meisten Podestbesuche ohne Sieg absolvierte Rockenfeller (4).

28
Fahrer


DTM

Gewannen zusammen 9 der 16 Rennen: Auer, K. van der Linde, Lawson (v. l.)


DTM

Die Konstanten: Götz (l.) fuhr 13-mal, Wittmann 12-mal in Folge Punkte ein

Bester Qualifyer der Saison war Kelvin van der Linde, der es unter anderem dank fünf Pole-Positions auf insgesamt 21 Quali-Punkte bringt. Lawson folgt dicht dahinter: 20 Punkte und vier Poles. Wittmann ist der einzige weitere Fahrer, der mehr als einmal die Pole holte (2 Poles, 13 Punkte). Je eine Pole ging an Auer, Ellis, Sheldon van der Linde (BMW) und Daniel Juncadella (Mercedes). Letzterer erbte die Pole von Markenkollege Vincent Abril, nachdem dieser vom Monza-Samstag disqualifiziert worden war.

Götz: konstant vorn dabei

Sowohl bei den Poles als auch in Sachen schnellster Rennrunden ist Götz gar nicht aufgefallen, weil er in beiden Wertungen eine Null stehen hat. Die meisten schnellsten Umläufe ließ tatsächlich Albon notieren (3). Lawson, Kelvin van der Linde und Nico Müller fuhren je zweimal die schnellste Runde. Müller kam jedoch nur einmal aufs Podest und zweimal in die Top 5. Auch Auer, Sheldon van der Linde, Rockenfeller, Wittmann, Esteban Muth (Lamborghini) sowie die „Gäste“ Christopher Haase (Audi) und Mirko Bortolotti (Lamborghini) holten sich jeweils eine schnellste Rennrunde.

615 Kilometer

Unter dem Strich lässt sich festhalten, dass sich vor allem Konstanz auszahlte, denn die Top 8 der Tabelle verbindet, dass sie jeweils mindestens zehn Punkteplatzierungen zu Buche stehen haben. Meister Götz hamsterte bei 15 Zielankünften in 16 Rennen Punkte – und fuhr dabei zwölfmal in die Top 5. Nur am Lausitz-Samstag musste er vorzeitig die Segel streichen, weil nach dem Reifenstopp eines der Räder nicht richtig festsaß. Seine Durchschnittsplatzierung bei Zielankunft: 3,67! Kelvin van der Linde und Auer bringen es bei ebenfalls 15 Zielankünften auf 14 Punkteplätze. Wittmann fuhr als einziger Fahrer in den ersten zwölf Rennen in die Punkte, fiel dann aber am Hockenheim-Samstag aus und kam nur noch am Noris-Sonntag in die Punkte (P7). ■

AMG in der Breite stark

Auch wenn die DTM zumindest offiziell kein Werkssport mehr ist, lohnt sich auch der Blick auf die Hersteller- und Team-Statistiken. Hier halten sich drei Marken die Waage.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenig überraschend sind es genau jene drei Marken, die auch die Top 3 in der Fahrerwertung stellen. Die geschlossen stärkste Marke war dabei Mercedes, was sich jedoch nicht nur am deutlichen Gewinn der Markenwertung zeigt. Man hat auch in Sachen Siegen (6), Podestplätzen (18) und Qualifikationspunkten (31) die Nase vorn. Umso erstaunlicher: Mit „nur“ drei Pole-Positions und einer schnellsten Runde (Lucas Auer am Monza-Sonntag) kamen diese Ergebnisse nicht etwa durch eine überlegene Fahrzeug-Pace zustande, sondern weil man bei der Vielzahl an Teams (5) und Fahrern (7) immer irgendwo im Vorderfeld dabei war. Die 18 Podestplatzierungen verteilten sich zum Beispiel auf sechs Fahrer.

Hinter Mercedes liegen Audi und Ferrari mit je vier Siegen gleichauf. Sonst konnte nur noch BMW gewinnen (2/Wittmann). Lamborghini kam dank Gaststarter Mirko Bortolotti zumindest einmal aufs Podest. McLaren und Porsche gingen zwar bei ihren Gastauftritten ohne Podest aus, sorgten aber dafür, dass am Nürburgring sieben Marken in der Startaufstellung standen.

Bei den Podestplätzen mit deren zehn noch von Mercedes und Ferrari (14) geschlagen, ließ Audi die meisten schnellsten Runden notieren. Nämlich derer sechs, verteilt auf vier Fahrer (K. van der Linde/Müller/Haase/Rockenfeller). Ferrari folgt mit fünf schnellsten Runden durch Albon (3) und Lawson (2), BMW (Wittmann/S. van der Linde) und Lamborghini (Muth/Bortolotti) fuhren je zwei schnellste Runden, Mercedes nur die eine.

Mercedes-internes Duell

In der Teamwertung hatten die Ferrari-Alleinunterhalter von AF Corse letztlich ähnlich deutlich die Oberhand wie Mercedes in der Markenwertung. Audi-intern lag Audi klar vor den Rosberg-Markenkollegen: vier zu null Siege, neun zu eins Podestplätze, 296 zu 55 Punkte. Aber: Bei den schnellsten Rennrunden steht es immerhin drei zu drei. Bei BMW stand das Team ROWE Racing vergleichbar im Schatten der Walkenhorst-Mannschaft.

Bei Mercedes-AMG kämpften die Zweiwagenteams von HRT und Winward um die Vorherrschaft, und letztlich kann man von einem Patt sprechen: Nach Siegen steht es drei zu drei, nach Podestplätzen acht zu sieben für HRT, die mit Götz auch den Meister stellen. Aber in der Teamwertung lag Winward mit 281 zu 262 Punkten dann doch vorn. ■


RED BULL/JULIAN KROEHL

Ferrari-Team AF Corse: Fahrertitel knapp verpasst, Teamtitel gewonnen



SUPERCARS/HORSBURGH

Für die Zukunft gerüstet

Die australische Supercars-Serie befindet sich in einer Zeit des Umbruchs. Die Fahrer-Fluktuation ist so hoch wie selten zuvor, die neuen Autos kommen 2023. Dazu gibt es einen neuen Besitzer und ab Mitte 2022 einen neuen CEO.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Welt ist im Wandel, auch und vor allem die Motorsportwelt. E-Mobilität hier, Hybride da, synthetische Kraftstoffe dort. Ganz ähnlich wie die NASCAR, die Hybrid aber zumindest schon in den Köpfen hat, fahren die Supercars in Australien auch in der kommenden Fahrzeug-Generation rein mit Verbrennern. Und die V8-Motoren, die sowohl beim Ford Mustang als auch beim Chevrolet Camaro ab 2023 ihr Werk verrichten, überzeugten bei Demofahrten im Rahmen der 1000 km von Bathurst mit einem noch infernalischeren Sound. Statt der bisher eher hochfrequenten Note wird es also deutlich rotziger.

Ursprünglich war die Einführung der neuen Fahrzeuge schon für Anfang 2022 geplant. Dann für Mitte 2022, und jetzt eben für 2023. Die Lancierung des Camaro bedeutet de facto auch das Ende der „echten" Tourenwagen bei den Supercars. Denn der Holden Commodore ist in dieser Hinsicht der Letzte seiner Art. Das hat aber immerhin den Vorteil, dass man den Mustang nicht mehr in seine aktuell ziemlich verquetschte Form pressen muss. Die Autos sind also ab 2023 auch optisch deutlich näher an der Serie.

Neue Serienbesitzer

Nicht nur angesichts der neuen Fahrzeuge steht die Serie vor einem Umbruch. Erst kürzlich wurde bekannt, dass ein Konsortium namens „RACE" (Racing Australia Consolidated Enterprises Ltd.) sich sämtliche Anteile an der Serie gesichert hat. Dieses Konsortium besteht aus der Sportagentur TLA Worldwide und der Australian Racing Group (ARG), die auch schon u. a. Rechteinhaber der TCR Australien ist. Dabei kaufte man also nicht nur die Mehrheitsanteile von Archer Capital, die seit 2011 das Zepter in der Hand hatten, sondern auch noch jene Anteile, die sich bisher auf mehrere Teams verteilten.

Die neuen Besitzverhältnisse sind eine große Chance für den Sport. TLA bzw. die Tochterfirma CGI Sport wird hauptsächlich für die Geschicke der Serie verantwortlich zeichnen. Dabei wird man das über zahlreiche Top-Sportarten angehäufte Know-how z. B. in Sachen TV-Vermarktung oder Einbindung von Fans und Sponsoren einbringen, sodass die Supercars-Zukunft aktuell eine sehr vielversprechende zu sein scheint. Die g rößte personelle Veränderung wird dabei sein, dass man zur australischen „Winterpause" Mitte 2022 einen Nachfolger für den aktuellen CEO Sean Seamer finden muss. Der seit vier Jahren amtierende Supercars-Geschäftsführer hat seinen nahenden Rücktritt in der letzten Woche bekannt gegeben.

Die neue junge Garde

Frischer Wind geht bei den Supercars derzeit auch durchs Fahrerfeld. Mit Scott McLaughlin Ende 2020 und Jamie Whincup Ende 2021 haben zwei große Namen die Serie verlassen – und mit ihnen insgesamt zehn Supercars-Fahrertitel. 2022 sind nur noch vier „Titel" im Feld vertreten: Zwei vom aktuellen Champion Shane van Gisbergen und je einer von James Courtney und Mark Winterbottom. Die beiden Letztgenannten haben jedoch seit jeweils fünf Jahren kein Rennen mehr gewonnen. Ein Grund zur Besorgnis, dass das Feld in die Mittelmäßigkeit abdriftet?

Klare Antwort: Nein. Dass sich die beiden Ex-Champions so schwertun und weitere Top-Piloten wie Chaz Mostert oder Cameron Waters nicht von Sieg zu Sieg eilen, spricht für die Qualität des Starterfeldes. Außerdem steht die neue Fahrergeneration schon auf der Matte. Anton de Pasquale (26) gewann 2021 sechs Rennen, Will Brown (23) holte seinen Premierensieg und Whincup-Nachfolger Broc Feeney (19) wurde 2021 Meister der zweiten Liga.

Die Änderungen, die die Supercars-Serie derzeit erlebt, sind also keine schlechten Zeichen. Nun heißt es, das Übergangsjahr 2022 (Termine siehe unten) noch zu überstehen, bevor 2023 der ganz große Neustart erfolgt. ■

SUPERCARS

Ein Star für die Zukunft: Broc Feeney mit seinem Super-2-Meisterauto

KALENDER 2022



05./06.03.	Newcastle	(AUS)
26./27.03.	Symmons Plains	(AUS)
09./10.04.	Melbourne	(AUS)
30.04./01.05.	Wanneroo	(AUS)
21./22.05.	Winton	(AUS)
18./19.06.	Hidden Valley	(AUS)
09./10.07.	Townsville	(AUS)
30./31.07.	(tba)	(AUS)
20./21.08.	Sandown	(AUS)
10./11.09.	Pukekohe	(NZ)
09.10.	Bathurst	(AUS)
29./30.10.	Surfers Paradise	(AUS)
19./20.11.	Eastern Creek	(AUS)


Auch ein DTM-Kandidat: Valentino Rossi letzte Woche beim WRT-Test in Valencia

WRT

DTM

Das nächste Brüderduell?

Die Silly Season ist ja für manche die beste Zeit des Jahres. In der DTM gibt es einige interessante Entwicklungen und Überlegungen. Auch, dass es im Jahr 2022 ein zweites Brüderduell geben könnte.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Ankündigung von SSR, mit zwei Porsches in die DTM einzusteigen (siehe letzte Ausgabe) löst eine ganze Welle von Überlegungen aus. Vor allem die, wer denn überhaupt die Cockpits besetzen soll. Michael Ammermüller steht entgegen der ursprünglichen Annahme nicht zur Debatte. Offensichtlich möchte Porsche, obwohl SSR ausdrücklich keinen Werkseinsatz fährt, Piloten aus dem eigenen Kader bereitstellen, um mit dem Werksfahrer-Aufgebot der Konkurrenz mithalten zu können.

Eine andere Spekulation besagt, dass das belgische W Racing Team sich nach einem Jahr Pause wieder in der DTM einfinden könnte. Das würde insofern passen, da WRT ja ohnehin ein gestandenes GT3-Team ist. Einer der Stammpiloten des Rennstalls von Vincent Vosse ist Dries Vanthoor, der sicher ein Kandidat für ein Cockpit wäre. Dessen Bruder Laurens ist bei Porsche unter Vertrag und hat im Gegensatz zu den anderen Stars wie Kévin Estre keine Verpflichtungen in der WEC. Wenn also alle Puzzlestücke zusammenkommen, könnte es ein weiteres Brüderduell nach dem der van der Lindes geben.

Rossi beim GT3-Test

Ob diese Überlegung weiter Nahrung erhält, zeigt sich vielleicht schon diese Woche. Porsche stellt dann im Rahmen seiner „Night of Champions“ traditionell die Rennprogramme vor – diesmal wird möglicherweise auch die DTM davon betroffen sein. Das SSR-Team könnte übrigens nicht das einzige Porsche-Team bleiben, das in der DTM antritt. Auch das Team von Timo Bernhard wird seit Längerem mit einem Einstieg in Verbindung gebracht, wohl jedoch eher nur mit einem Auto.

Bei WRT durfte derweil auch MotoGP-Rentner Valentino Rossi vergangene Woche in Valencia einen Test absolvieren. Der neunfache Weltmeister wird zumindest für DTM-Gaststarts gehandelt. ■

TCR UK

Jetzt eigene Serie

Die TCR UK hatte neben der BTCC einen schweren Stand in Großbritannien. Mittlerweile ist sie groß genug, um ab 2022 wieder alleine durchzustarten.

Auch die Corona-Pandemie hat der Serie sicher nicht geholfen, ihr Schattendasein schnell loszuwerden. Schlimmer noch: 2020 stand die TCR UK, die seit 2019 nurmehr als Klasse innerhalb der Touring Car Trophy startete, sogar schon kurz vor der endgültigen Abwicklung, ehe man 2021 die Kurve kriegte.

Mit bis zu 15 Fahrzeugen präsentierte man sich in diesem Jahr sogar so gut, dass man ab 2022 wieder den Status einer alleinstehenden Meisterschaft bekommt. Zuletzt waren in der Touring Car Trophy ohnehin nur noch sporadisch Fahrzeuge außerhalb der TCR-Klasse am Start. Die nun von der WSC vergebene Lizenz gilt zunächst für sechs Jahre bis einschließlich 2027. „Wir sind sehr zuversichtlich, ordentliche Starterfelder zusammenzubekommen“, so Serienleiter (und Ex-BTCC-Pilot) Stewart Lines. ■ MBR

TCR Australien

Zweimal in Bathurst

Kurz nach den Supercars hat auch die TCR Australien den Rennkalender vorgestellt. Wie 2021 gastiert man zweimal in Bathurst.

Nachdem die Tourenwagenserie nach einem Jahr Corona-Pause in diesem Jahr extrem stark zurückgekommen ist, möchte man diese Erfolgsgeschichte auch im kommenden Jahr fortführen. Eine Parallele zu 2021: Man fährt erneut zweimal in Bathurst, das heuer sowohl als Bühne für den dritten Event als auch für das Finale gedient hatte. Und auch 2022 gilt: Der dritte und der letzte Event finden in Bathurst statt.

Der komplette Kalender: 12./13. Februar Symmons Plains, 19./20. März Phillip Island, 16./17. April Bathurst, 06./07. August Queensland, 17./18. September Sandown, 12./13. November Bathurst. Zwischen dem ersten Bathurst-Event und Queensland wird noch nach einem weiteren Termin gesucht, vermutlich wird man dann in Sydney gastieren. Anders als in diesem Jahr wird man nicht im Rahmen der Supercars antreten. ■ MBR


TCR UK

Eine Serie wird erwachsen: Ab 2022 fährt die TCR UK wieder alleine


TCR AUSTRALIA/JACK MARTIN

Vorfreude: Die TCR Australien verspricht auch 2022 reichlich Action



ST Racing

FK Performance Motorsport

Hofor Racing by Bonk Motorsport

Century Motorsport

www.bmw-m.com

MotoGP: Ein gewaltiges Spektakel mit Entwicklungsmöglichkeiten für zukünftige Generationen

MOTOGP

Wie in Zukunft nachhaltiger?

Unter dem Druck der Gesellschaft muss auch der Motorradsport nachhaltiger werden. Die FIM und die WM-Vermarkter setzen alles daran, mit mehreren Technologien den Weg dahin zu ebnen.

Von: **Imre Paulovits**

Wir können es uns nicht schönreden. So spannend die Motorrad-WM auch ist, so gut sie auch organisiert wird, sie wird in ihrer jetzigen Form eher früher als später unter gewaltigen politischen Druck geraten. In Deutschland spüren wir ja bereits überall den Druck, den Umweltorganisationen gegen den Verbrenner im Allgemeinen und gegen den Motorsport im Besonderen ausüben. Wie sehr dies auf tatsächlichem Wissen basiert, sei mal dahingestellt. Sie argumentieren mit der Erderwärmung, und dass in dieser Richtung etwas geschehen muss, ist dem Weltverband FIM genauso klar wie der Dorna, dem Vermarkter der MotoGP- und der Superbike-WM. Um den Angriffen gleich etwas Wind aus den Segeln zu nehmen, wurde bei den letzten Grands Prix ein genauer CO_2-Fußabdruck genommen, damit man diesen mit anderen Großveranstaltungen vergleichen kann.

Zukunft elektrisch?

Schon vor drei Jahren hatte man die MotoE eingeführt, um auch der E-Technologie eine Plattform auf WM-Niveau zu bieten. Dabei wurden die Regeln sehr genau darauf ausgearbeitet, dass die Rennen spannend werden und nicht durch große Abstände gleich durch den Rost der Zuschauer fallen. Mit Einheits-Motorrädern und Einheits-Reifen gab es auch ausgesprochen spannende Rennen, bei denen in vieler Hinsicht gelernt wurde. Michelin, die sich zum Ziel gesetzt haben, bis 2050 alle Reifen weltweit ausschließlich aus recycelten oder natürlichen Materialien herzustellen, nutzten diese Klasse, um ihren ersten aus Recycling-Material hergestellten Rennreifen zu entwickeln. Doch bei aller Spannung stieß die Klasse bislang auf wenig Zuschauerinteresse. Auch wurde der Entwicklungsstand zwischen Racing- und E-Technik deutlich. Die Renntechniker, die ein Leben lang im Wettbewerb aufgewachsen sind, beherrschten ihren Teil schnell, während die subventionsverwöhnten Nerds vom Energielieferanten in drei Jahren noch nicht das geliefert haben, was sie nach drei Monaten versprochen haben.

Ab 2023 wird es aber einen großen Sprung geben. Ducati wird als Ausrüster der MotoE einsteigen, und dass die Audi-Tochter es mit der E-Technik ernst meint, ist mehr als klar. Sie werden die MotoE als Plattform für die Entwicklung von zukünftigen Produkten nutzen und dabei auch bei der Energiezufuhr auf die gleichen Standards pochen.



DUCATI

Ducati MotoE: Großer Sprung in der E-Technologie erwartet

Alternative Treibstoffe

Dass die Elektro-Monokultur, die gerade hierzulande von vielen propagiert wird, nicht der richtige Weg ist, darüber sind sich die Ingenieure der MotoGP einig. Doch dafür müssen sie auch den Beweis erbringen. FIM und Dorna haben nun beschlossen, bereits 2024 in allen GP-Klassen nur noch Treibstoffe zuzulassen, die zu 40 Prozent aus Luft-CO_2 gewonnen wurden. 2027 müssen sie gänzlich daraus gewonnen sein.

Die Motorrad-WM wird mit ihren Herstellern und den Treibstoffherstellern genauso diese Möglichkeit vorantreiben, die dem Verbrenner die Zukunft sichern kann, wie die Formel 1. Dass im Wettbewerb technologische Erfolge um ein vielfaches schneller erreicht werden als in Laboren, die unter keinem Zeitdruck stehen, wurde in der 120-jährigen Geschichte des Motorsport ausreichend bewiesen. Und so kann der Motorsport seinen Nutzen für die Gesellschaft erneut unter Beweis stellen. ■





XPB

Wählen Sie die Besten:

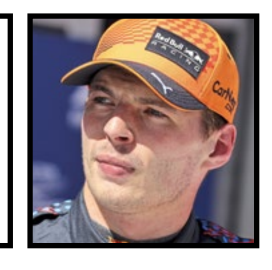
Modelle & Fahrer 2021

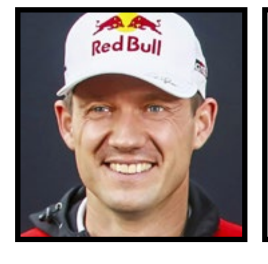
Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



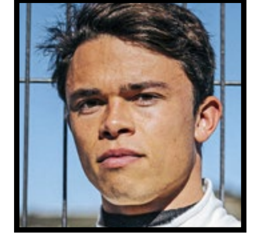








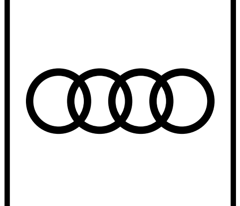
























1. Preis 1 x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

2. Preis 1 x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze

Wer ist der „Racer des Jahres"? in Kooperation mit







XPB

Sie haben die Wahl!

Alljährlich zum Saisonende kommt die MSa-Leserwahl. In dieser Ausgabe haben Sie die Möglichkeit, Ihre Favoriten im Automobilsport zu wählen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem in der letzten MSa bereits die Motorrad-Fahrer und -Modelle zur Wahl standen, geht es jetzt in den vierrädrigen Bereich. Wessen Leistungen haben Sie in diesem Jahr in der jeweiligen Kategorie am meisten beeindruckt? Und welches sind für Sie die besten Rennfahrzeuge in ihren Bereichen?

Nach der optischen Verschlankung des Wahlkatalogs gegenüber den Vorjahren finden Sie auch heuer keine Fahrerporträts mehr und auch die straßenzugelassenen Straßenmodelle der Rennfahrzeuge sind nicht mehr abgebildet. Aber Sie kennen und erkennen Ihre Favoriten sicher auch ohne Begleitbilder.

In den zehn Fahrer-Kategorien stehen wieder nur zehn Piloten unserer Vorauswahl, die wir nach bestem Wissen und Gewissen getroffen haben. Sie haben aber natürlich die Möglichkeit, mit dem entsprechenden Zahlencode auch einem Fahrer/einer Fahrerin IHRER Wahl eine Stimme zu geben. Deshalb noch einmal die dringliche Bitte: Machen Sie vom „Fahrer Ihrer Wahl" Gebrauch, wenn es Ihr ganz persönlicher Favorit nicht in unsere Vorauswahl geschafft hat. Würden wir alle herausragenden Fahrer zur Wahl stellen, könnten wir sicher ein ganzes Heft füllen.

Die Fahrzeugmodelle haben wir so übersichtlich und sinnvoll wie möglich in insgesamt sechs Kategorien einsortiert. Vom kleinen Markenpokal-Fahrzeug bis hin zum 600-PS-Sportwagen und vom Mini-Stromer bis V8-Monster haben Sie die Wahl.

Abstimmen und gewinnen

Nebenstehend finden Sie alle Infos und Bedingungen zur Teilnahme. Sie können wie gewohnt auch ganz bequem im Internet den Wahlkatalog aufrufen und abstimmen. Auf S. 36/37 zeigen wir Ihnen die Preise, die Sie gewinnen können. Also: Ran an die Stifte und viel Erfolg! ■



VLN

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 100 Fahrer und 92 Modelle aus dem Automobil-Rennsport sind in zehn bzw. sechs Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 16-mal wählen. „Racer des Jahres 2021" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 1-3/2022 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2021" verlost. Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

Wählen Sie die Fahrer 2021!

A Formel 1 **B** Formelsport **C** Prototypen **D** GT-Sport international **E** GT-Sport national
F Langstrecke Nürburgring **G** Rallye **H** Tourenwagen **J** Nachwuchs **K** Sonderpreis

A) Formel 1

Nr.	Fahrer	
A 01	Fernando Alonso	E/Alpine
A 02	Pierre Gasly	F/AlphaTauri
A 03	Lewis Hamilton	GB/Mercedes
A 04	Charles Leclerc	MC/Ferrari
A 05	Lando Norris	GB/McLaren
A 06	George Russell	GB/Williams
A 07	Carlos Sainz jr.	E/Ferrari
A 08	Mick Schumacher	D/Haas
A 09	Max Verstappen	NL/Red Bull
A 10	Sebastian Vettel	D/Aston Martin
A 11	Fahrer nach Wahl	

B) Formelsport

Nr.	Fahrer	
B 12	David Beckmann	D/Formel 2
B 13	Jamie Chadwick	GB/W Series
B 14	Nyck de Vries	NL/Formel E
B 15	Dennis Hauger	N/Formel 3
B 16	Álex Palou	E/IndyCar
B 17	Oscar Piastri	AUS/Formel 3
B 18	Théo Pourchaire	F/Formel 2
B 19	David Schumacher	D/Formel 3
B 20	Lirim Zendeli	D/Formel 2
B 21	Guanyu Zhou	RC/Formel 2
B 22	Fahrer nach Wahl	

C) Prototypen

Nr.	Fahrer	
C 23	Filipe Albuquerque	P/IMSA
C 24	Tom Blomqvist	GB/WEC
C 25	Mike Conway	GB/WEC
C 26	Luis Felipe Derani	BR/IMSA
C 27	António F. da Costa	P/WEC
C 28	Robin Frijns	NL/WEC
C 29	Laurents Hörr	D/ELMS
C 30	Kamui Kobayashi	J/WEC
C 31	Felipe Nasr	BR/IMSA
C 32	Harry Tincknell	GB/IMSA
C 33	Fahrer nach Wahl	

D) GT-Sport international

Nr.	Fahrer	
D 34	Mirko Bortolotti	I/GT3-Sport
D 35	Maro Engel	D/GT3-Sport
D 36	Kévin Estre	F/GT-Sport
D 37	Antonio García	E/GTLM
D 38	Alex Pier Guidi	I/GT-Sport
D 39	Alessio Rovera	I/GT-Sport
D 40	Nick Tandy	GB/GT-Sport
D 41	Nicki Thiim	DK/GT-Sport
D 42	Dries Vanthoor	B/GT3-Sport
D 43	Laurens Vanthoor	B/GT-Sport
D 44	Fahrer nach Wahl	

E) GT-Sport national

Nr.	Fahrer	
E 45	Michi Ammermüller	D/GT Masters
E 46	Ricardo Feller	CH/GT Masters
E 47	Maximilian Götz	D/DTM
E 48	Ben Green	GB/DTM Trophy
E 49	Mathieu Jaminet	F/GT Masters
E 50	Liam Lawson	NZ/DTM
E 51	Christopher Mies	D/GT Masters
E 52	Gabriele Piana	I/GT4 Germany
E 53	Michael Schrey	D/GT4 Germany
E 54	Kelvin van d. Linde	ZA/DTM
E 55	Fahrer nach Wahl	

F) Langstrecke Nürburgring

Nr.	Fahrer	
F 56	Danny Brink	D/NLS
F 57	Matteo Cairoli	I/24h
F 58	Michael Christensen	DK/24h
F 59	Kévin Estre	F/24h
F 60	Daniel Harper	GB/NLS
F 61	Max Hesse	D/NLS
F 62	Philipp Leisen	D/NLS
F 63	Christopher Rink	D/NLS
F 64	Frank Stippler	D/NLS & 24h
F 65	Neil Verhagen	USA/NLS
F 66	Fahrer nach Wahl	

G) Rallye

Nr.	Fahrer	
G 67	Elfyn Evans	GB/Rallye-WM
G 68	Marijan Griebel	D/DRM
G 69	Kevin Hansen	S/Rallycross-WM
G 70	Timmy Hansen	S/Rallycross-WM
G 71	Johan Kristoffersson	S/Rallycross-WM
G 72	Andreas Mikkelsen	N/ERC & WRC2
G 73	Thierry Neuville	B/Rallye-WM
G 74	Sébastien Ogier	F/Rallye-WM
G 75	Stéph. Peterhansel	D/Cross-Country
G 76	Kalle Rovanperä	FIN/Rallye-WM
G 77	Fahrer nach Wahl	

H) Tourenwagen

Nr.	Fahrer	
H 78	Martin Andersen	DK/TCR Germany
H 79	Mikel Azcona	E/TCR Europe
H 80	Robert Dahlgren	S/STCC
H 81	Yann Ehrlacher	F/WTCR
H 82	Mattias Ekström	S/ETCR
H 83	Luca Engstler	D/TCR Germany
H 84	Kyle Larson	USA/NASCAR
H 85	Ashley Sutton	GB/BTCC
H 86	Shane v. Gisbergen	NZ/Supercars
H 87	Frédéric Vervisch	B/WTCR
H 88	Fahrer nach Wahl	

J) Nachwuchs

Nr.	Fahrer	
J 89	Giacomo Altoè	I/GT-Sport
J 90	Oliver Bearman	GB/Formel 4
J 91	Adrien Fourmaux	F/Rallye-WM
J 92	Nico Gruber	A/TCR
J 93	Laurin Heinrich	D/Markenpokale
J 94	Charles Milesi	F/Prototypen
J 95	Moritz Oberheim	D/NLS
J 96	Nico Otto	D/NLS
J 97	Oliver Solberg	N/Rallye
J 98	Florian Vietze	D/Tourenwagen
J 99	Fahrer nach Wahl	

K) Sonderpreis

Nr.	Fahrer	
K 100	Uwe Alzen	D/Breitensport
K 101	Ayhancan Güven	TR/Markenpokale
K 102	Daniel Haager	D/Breitensport
K 103	Tim Heinemann	D/Breitensport
K 104	Louis Henkefend	D/Markenpokale
K 105	Norbert Kiss	H/Truckracing
K 106	Stephan Reuter	D/Youngtimer
K 107	Robin Rogalski	PL/Markenpokal
K 108	Dario Stanco	CH/Breitensport
K 109	Larry ten Voorde	NL/Markenpokal
K 110	Fahrer nach Wahl	

Wählen Sie die Modelle 2021!

L) GT bis 500 PS



L 111
Alpine A110
GT4




L 117
Ginetta G55/G56
GT4



L 112
Aston Martin Vantage
GT4



L 118
KTM X-Bow
GT4



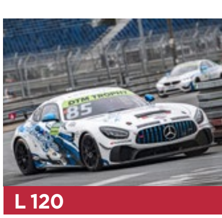
L 113
Audi R8 LMS
GT4



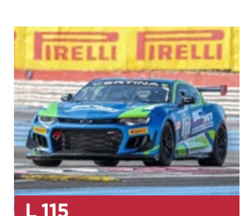
L 119
McLaren 570 S
GT4



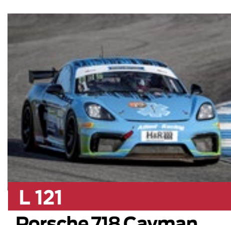
L 114
BMW M4
GT4



L 120
Mercedes-AMG GT
GT4



L 115
Chevrolet Camaro
GT4



L 121
Porsche 718 Cayman
GT4



L 116
Ford Mustang
GT4

L 122
Toyota Supra
GT4

M) GT über 500 PS

M 123
Acura/Honda NSX
GT3 & Super GT



M 129
BMW M8
GTLM



M 135
Lamborghini Huracán
GT3 & GT2



M 139
Nissan GT-R
GT3 & Super GT



M 124
Aston Martin Vantage
GTE & GT3



M 130
Chevrolet Corvette C7
GT3



M 136
Lexus RC F
GT3 (GTD)



M 140
Porsche 911
GTE/GTLM, GT3 & GT2



M 125
Audi R8 LMS
GT3 & GT2



M 131
Chevrolet Corvette C8
GTE/GTLM



M 137
McLaren 720 S
GT3



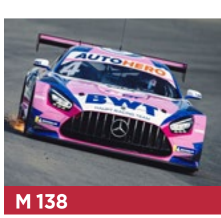
M 141
Toyota Supra
Super GT



M 126
Bentley Continental
GT3



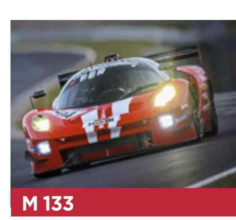
M 132
Ferrari 488 GTB
GTE/GTLM & GT3



M 138
Mercedes-AMG GT
GT3

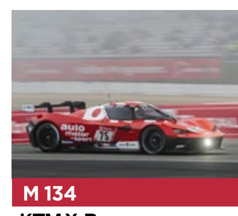


M 127
BMW M4
GT3



M 133
Glickenhaus SCG004C
Langstrecke Nürburgring

M 128
BMW M6
GT3



M 134
KTM X-Bow
GT2 (GTX)



GTWC

L GT-Fahrzeuge bis 500 PS **M** GT-Fahrzeuge über 500 PS **N** Rallye

O Tourenwagen bis 350 PS **P** Tourenwagen über 350 PS **Q** Markenpokal

N) Rallye



N 142
Abarth 124
Rallye



N 148
Mini Cooper
Rallycross



N 143
Alpine A110
Rallye



N 149
Mini Countryman
Cross-Country



N 144
Audi S1
Rallycross



N 150
Opel Corsa
Rallye

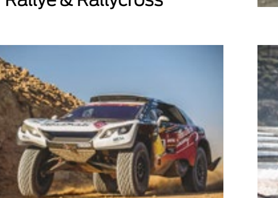


N 145
Citroën C3
Rallye



N 151
Peugeot 208
Rallye & Rallycross

TOYOTA



N 146
Ford Fiesta
Rallye & Rallycross



N 152
Peugeot 3008
Cross-Country



N 154
Renault Clio
Rallycross



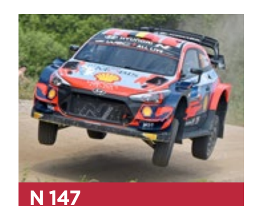
N 156
SEAT Ibiza
Rallycross



N 158
Toyota Hilux
Cross-Country



N 160
VW Polo
Rallye & Rallycross



N 147
Hyundai i20
Rallye & Rallycross



N 153
Porsche Cayman
Rallye



N 155
Renault Mégane
Rallycross



N 157
Skoda Fabia
Rallye & Rallycross



N 159
Toyota Yaris
Rallye

O) Tourenwagen bis 350 PS



O 161
Alfa Romeo Giulietta
TCR



O 166
Hyundai i30
TCR




O 170
Opel Astra
TCR



O 162
Audi RS 3
TCR




O 167
Hyundai Veloster
TCR




O 171
Peugeot 308
TCR



O 163
Cupra León
TCR



O 168
Lynk & Co 03
TCR



O 172
Renault Mégane
TCR



O 164
Honda Civic
TCR



O 169
MG 6
TCR



O 173
VW Golf
TCR



O 165
Hyundai Elantra
TCR



WTCR

P) Tourenwagen über 350 PS

P 174
Alfa Romeo Giulia
ETCR



P 179
Ford Mustang
NASCAR & Supercars



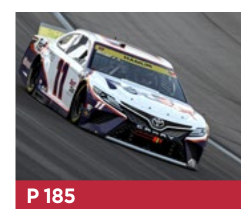
P 184
Infiniti Q50
BTCC



P 175
BMW 330i M
BTCC



P 180
Holden Commodore
Supercars



P 185
Toyota Camry
NASCAR



P 176
Chevrolet Camaro
NASCAR



P 181
Honda Civic
BTCC



P 186
Toyota Corolla
BTCC



P 177
Cupra León
ETCR & BTCC



P 182
Hyundai i30 Fastback
BTCC



P 187
Vauxhall Astra
BTCC

P 178
Ford Focus
BTCC

P 183
Hyundai Veloster
ETCR



MOTORSPORT IMAGES

PORSCHE

Q) Markenpokal



Q 188
Alpine A110
Europa Cup



Q 191
Ferrari 488 GTB
Challenge



Q 194
Mazda MX-5
Cup



Q 197
Porsche 718 Cayman
Sprint Challenge & NLS



Q 199
Renault Clio
Cup Europe



Q 201
Suzuki Swift
Cup Europe



Q 189
Audi R8 LMS
Seyffarth Cup



Q 192
Ford Fiesta
Sprint Cup



Q 195
Mini John Cooper Works
Challenge



Q 198
Porsche 911
Supercup & Cups



Q 200
Smart EQ fortwo
e-cup



Q 202
VW Up
Tourenwagen Junior Cup



Q 190
BMW M2
Cup



Q 193
Lamborghini Huracán
Trofeo



Q 196
Peugeot 208
Ultimate Cup Series

VOLLGAS

1. Preis

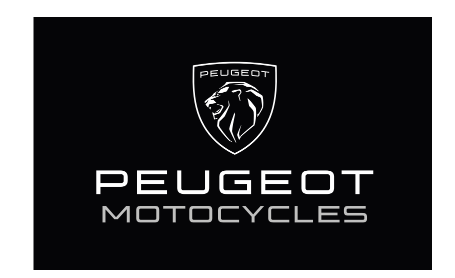


1x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

SPORTLICH UND STILSICHER in jeder Lebenslage ist der Gewinner des 1. Preises unterwegs. Der Peugeot Speedfight ist mit über einer halben Million verkauften Exemplaren längst eine Legende unter den Motorrollern: Kompakt, agil und mit einem rassigen Viertakt-Motor bietet er auch in der vierten Generation außergewöhnlichen Fahrspaß. In der Sportline sorgt er zudem optisch für einen besonders dynamischen Auftritt. In Sachen Sicherheit setzt der französische Bestseller mit Shuricane-Scheibenbremsen und Radialbremssattel Maßstäbe. Ein echter Rebell, der gerne zeigt, was er draufhat.

Wert: rund 3000 €

www.peugeot-motocycles.de



1x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze



ANSPRUCHSVOLLES UND AGGRESSIVES DESIGN, entwickelt mit hochqualitativer Technik: Dafür steht die Design-Felge DOTZ Suzuka, die aufgrund ihres großen Erfolgs um die Farbvariante „blaze“ in Silber mit frontpolierten Speichen erweitert wurde. Ein speziell entwickelter Lack mit extra Metallic-Partikeln erzeugt einen doppelten Glanzeffekt. Verfügbar ist der dank ABE für viele Fahrzeuge genehmigungsfreie Satz Felgen für den Gewinner des 2. Preises in den Größen 18 bis 20 Zoll.

Wert: bis zu 1500 Euro

www.dotz-wheels.com

2. Preis



-PREISE

1x 1 Reise zur MotoGP am Sachsenring mit Liqui Moly



3. Preis

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2022 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen und auch einmal einen Blick hinter die Kulissen werfen? Dem Gewinner des 3. Preises winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum VIP-Village.
Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

4. Preis

SCHNELL UND SICHER Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de





1x 1 Eibach Performance-Paket

5. Preis

QUALITÄT AUS DEM SAUERLAND Der Gewinner des 5. Preises darf sich über ein Performance-Paket aus dem Hause Eibach freuen. Dieses besteht aus einem Satz Eibach PRO-KIT- bzw. SPORTLINE-Federn Ihrer Wahl. Zusätzlich können Sie sich einen Satz Eibach PRO-SPACER-Spurverbreiterungen nach Wunsch aussuchen.
Wert: bis zu 750 € **www.eibach.de**



1x 1 Gutschein für den Liqui Moly Onlineshop

ÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 € **www.liqui-moly.com**



6. Preis

MotoGP

Jack Miller fährt ASBK

Während seines Heimaturlaubs macht Jack Miller das, was er am besten kann: Rennen fahren. So nahm er am Finale der Australischen Superbike-Meisterschaft teil und hatte viel Spaß.

Von: **Imre Paulovits**



MILLER

Jack Miller: Viel Spaß mit dem Superbike in der Australischen Meisterschaft

Dass es der Ducati-MotoGP-Pilot in der hart umkämpften Meisterschaft, in der seine Konkurrenten bereits mindestens eine volle Saison Erfahrung mit ihren Einsatzmotorrädern und den Reifen haben, nicht leicht haben würde, war von vornherein klar. Doch Miller stellte sich dieser Aufgabe mit Bravour. Und es ging ihm auch weniger um Resultate als darum, Spaß zu haben, etwas Werbung für seine australischen Freunde zu machen und etwas Training in die Winterpause mitzunehmen.

So hatte der MotoGP-WM-Vierte im Bend Motorsport Park westlich von Adelaide auch ein durchwachsenes Wochenende. Er konnte sich zwar für die erste Startreihe zwischen seinen Ducati-Markenkollegen Wayne Maxwell und Oli Bayliss qualifizieren, doch nach dem Rennabbruch des ersten Laufs, als Miller auf dem zweiten Platz hinter Maxwell lag, kam er nach dem Restart nicht gleich auf Tempo und wurde vom übermotivierten Aiden Wagner abgeschossen. Auch das zweite Rennen musste abgebrochen und neu gestartet werden, diesmal kam Miller hinter Wayne Maxwell, der sich die Meisterschaft sicherte, und BMW-Pilot Glenn Allerton auf den dritten Platz. „Es war einfach eine Riesengaudi", grinste Miller hinterher. ■

Superbike-WM

Redding testet BMW

Scott Redding nutzte die letzte Möglichkeit vor der Wintersperre und fuhr im portugiesischen Estoril seine ersten Runden mit der BMW M 1000 RR.

Von: **Imre Paulovits**

BMW-Motorrad-Motorsport-Direktor Marc Bongers hatte noch während des WM-Finales erwähnt, dass es ihm sehr am Herzen liege, Scott Redding noch vor Beginn der Winterpause einige Runden mit der M 1000 RR drehen zu lassen, damit sowohl dieser eine Vorstellung hat, worauf er sich in seiner Vorbereitungszeit einstellen muss, als auch die BMW-Ingenieure eine Richtung vorgegeben bekommen, in die sie das Motorrad für den WM-Dritten 2021 entwickeln müssen.

Der bisherige Ducati-Pilot schwang sich bei bestem Wetter in den Sattel der M 1000 RR, und auch wenn weder er noch die Offiziellen des BMW-Werksteams einen Kommentar abgeben durften, weil Vertragsklauseln noch bis Ende des Jahres laufen, war an der Körpersprache auf den Fotos zu erkennen, dass Redding sich auf dem bayerischen Vierzylinder gleich recht wohl fühlte. Der 28-jährige Brite wird den Winter wieder in Kalifornien verbringen, wo er seit ein paar Jahren mit seiner Freundin lebt, und wo er beste Trainingsmöglichkeiten vorfindet. ■



WORLDSBK

Scott Redding: Sieht auf der BMW M 1000 RR schon richtig gut aus

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

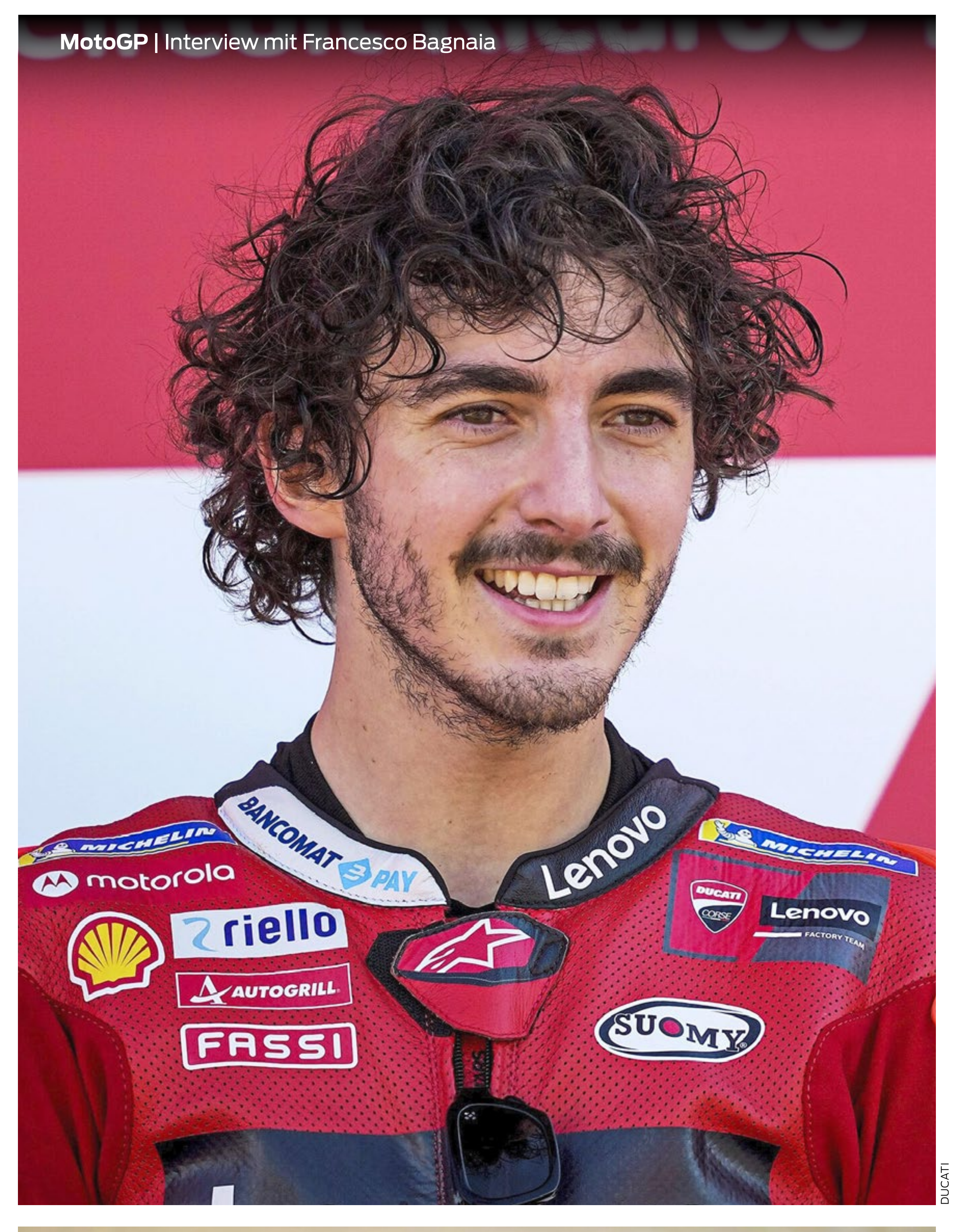
Althea, 2011 Superbike-Weltmeister mit Carlos Checa auf Ducati und zuletzt 2020 im Zusammenschluss mit Moriwaki in der Superbike-WM auf Honda unterwegs, gibt ein WM-Comeback. Die Truppe von Genasio Bevilacqua wird wieder zu Ducati zurückkehren und in der Supersport-WM eine Panigale V2 mit Federico Caricasulo einsetzen.

SUPERSPORT-300-WM

Der 19-jährige Mannheimer Dirk Geiger, der beim WM-Finale in Portimão als Ersatzfahrer für den zurückgetretenen Südafrikaner Dorren Loureiro einsprang, erledigte als Fünfter und Sechster in den beiden Rennen seinen Job dort so gut, dass er nun einen WM-Stammplatz im niederländisch-deutschen Füsport-RT Motorsports-Kawasaki-Team erhalten hat. Wildcard-Einsätze in der IDM sind nicht ausgeschlossen.

ENDURANCE-WM

Der Transfermarkt in der Langstrecken-Weltmeisterschaft ist in vollem Gange. Beim BMW-Werksteam von Werner Daemen hat für Xavi Forés nun Jeremy Guarnoni angedockt. Der kommt von #11 SRC Kawasaki. Die wiederum haben sich komplett neu besetzt und alle drei Fahrer ausgetauscht: Randy de Puniet kehrt in die Mannschaft zurück, Etienne Masson kommt vom deutschen ERC Endurance Ducati Team. Dritter im Bunde ist Florian Marino, der von Igol Experiences Yamaha zu Kawasaki wechselt. Randy Krummenacher und Steven Odendaal kommen aus der Supersport-Weltmeisterschaft in die EWC. Krummenacher wird bei Wojcik Yamaha fahren und sich die R1 mit Sheridan Morais und Dan Linfoot teilen. Gino Rea, der bisher für dieses polnische Team unterwegs war, wird mit FCC TSR Honda in Verbindung gebracht. Jonas Folger hat ein Angebot von ERC Endurance Ducati auf dem Tisch.



DUCATI

Der Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia war der stärkste MotoGP-Fahrer der zweiten Saisonhälfte. Der 24-jährige Italiener erzählt, was von ihm für 2022 zu erwarten ist.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war Ihr Test in Jerez zum Saisonausklang?
Wir haben ein paar neue Dinge ausprobiert, aber es war ziemlich windig. Da ist es nicht einfach, die einzelnen Teile zu verstehen, denn je nach Wind an den einzelnen Stellen kommt man jede Runde anders in einer gegebenen Kurve an. Aber ich denke, wir haben einen guten Job gemacht. Wir haben auch Dinge durch-probiert, die während der Saison als Fragestellungen aufgetaucht sind, die wir aber an den Rennwochenenden nicht testen konnten. Ich denke, wir haben auch da einige Sachen gefunden, die uns weiterbringen werden. Ich denke, wir könnten mit gebrauchten Reifen noch konstanter werden.

Wie fühlt sich das 2022er Motorrad an?
Ich bin glücklich damit. Wir haben natürlich noch eine Menge zu tun. Denn wenn etwas neu ist, muss man es erst einmal ausgiebig testen, damit man in alle Richtungen Erfahrung damit bekommt. Der nächstjährige Motor ist jetzt schon sehr gut, er ähnelt stark dem bisherigen. Es ist ein gutes Zeichen, dass er schon jetzt auf diesem Level ist, denn das ist mit einem neuen Teil nicht immer gleich der Fall, und so bin ich auch sehr glücklich. Wir müssen die neuen Teile noch weiter testen. Ich muss zum Beispiel noch viele Versuche mit den neuen Verkleidungsteilen machen. Wie müssen auch verstehen lernen, wie sich die neuen Teile in Kombination miteinander verhalten. Und natürlich suchen wir immer noch nach Bereichen, in denen wir uns verbessern können.

Was erwarten Sie von Ducati für 2022?
Ich hoffe, dass das Motorrad, wenn die Saison losgeht, noch besser sein wird als das diesjährige, obwohl das schon ein ziemlich perfektes Motorrad war. Aber nur, weil wir es von Grund auf verbessert haben. Deshalb muss Ducati sehr sorgfältig kalkulie-

Francesco Bagnaia mit dem 2022er Ducati-Prototyp beim Test in Jerez: Auf Anhieb wieder Bestzeit

MOTOGP

„Mit mehr Selbstvertrauen in die Saison starten“

ren. Wir hatten zuletzt ein fast zweijähriges Motorrad, mit dem wir im ersten Jahr Probleme hatten. In der zweiten Saisonhälfte 2021 war es dann überall konkurrenzfähig, sowohl in den Qualifyings als auch in den Rennen. Deshalb denke ich, dass man nicht zu viele Dinge ändern sollte. Aber ich vertraue Gigi Dall’ Igna voll und ganz. Wenn er und seine Ingenieure entschieden haben, etwas Neues zu bringen, ist dies nur, weil es besser ist.

Die Konkurrenz war zuletzt vom Speed von Ihnen und der Ducati geschockt. Fühlen Sie selbst, dass Sie so einen Vorsprung haben?
So groß, wie einige es darstellen, ist unsere Verbesserung gegenüber 2020 nicht. Ich war 2021 das dritte Jahr auf der Ducati und habe mich erstmals wohl darauf gefühlt. Sicherlich ist unser Motorrad in dieser Zeit besser geworden. Es war auch 2020 nicht schlecht, aber ich konnte keine Konstanz aufbringen. Wenn man sich zum Beispiel das letzte Rennen anschaut, da war ich letztes Jahr schlecht. Jack Miller war aber nicht viel langsamer als jetzt, und diesmal waren die Bedingungen besser. Wir haben sicherlich gelernt, die Reifen besser zu managen, und das hat uns weitergebracht. Wir haben geschafft, sie über die Distanz konstanter zu halten. Und das ist die Stärke, die man in den Rennen sieht. Wir hatten noch zu Saisonbeginn nicht diese Konstanz, die haben wir erst in der zweiten Saisonhälfte erlangt. Wir haben in Valencia das Setting aus dem Vorjahr probiert, das hat gar nicht funktioniert, das von einer Woche zuvor in Portimão dafür umso besser. Die Puzzlestücke sind einfach zusammengekommen. Wir haben ein gutes Grundpaket, und das ist unser Vorsprung.

Was erwarten Sie vom nächsten Jahr?
Wir werden in meinem zweiten Jahr als Ducati-Werkspilot viel besser vorbereitet sein und natürlich mit einem ganz anderen Selbstbewusstsein in die Saison starten als dieses Jahr. Wir wissen, dass wir gewinnen können. Wir haben das Motorrad, das im Großen und Ganzen noch die Basis von 2020 hatte, von einem Motorrad, das nicht einlenken wollte, in eins verwandelt, das richtig gut lenkt. Daran haben wir mit all den Ducati-Piloten gearbeitet, und wir haben das zuvor für unmöglich Gehaltene möglich gemacht. Das gibt uns eine ganz andere Mentalität. Vorher hatten wir ein schwieriges Motorrad, jetzt ist es so konkurrenzfähig. Ich denke auch, die Ducati-Piloten sind sehr gut, und wir haben ein sehr starkes Team.

> „Wir waren zuletzt überall konkurrenzfähig, deshalb sollte man nicht zu viele Dinge ändern. Da vertraue ich Gigi Dall’Igna aber voll und ganz.“
>
> Francesco Bagnaia

Was halten Sie von den Fahrern, die 2021 als Rookies in den Ducati-Satelliten-Teams gefahren sind?
Ich denke, Jorge Martín hat einen sehr guten Job gemacht – einen mehr als guten. Er ist als Rookie in die Saison gestartet und stand gleich bei seinem zweiten Rennen auf dem Podium. Dass er nach seinem schweren Unfall in Portimão und nach mehreren ausgelassenen Rennen in Österreich gewinnen konnte, zeugt von einem echten Kämpfer. Und er hatte auch danach eine gute Saison. Er war auch beim Saisonfinale in Valencia sehr stark, obwohl er durch eine Lebensmittelvergiftung geschwächt war. Man muss ihm noch zugutehalten, dass die Ducati sicherlich nicht das einfachste Motorrad für einen Rookie ist. Er hat aber von Beginn an sehr schnell gelernt, auch Dinge, für die ich wesentlich länger gebraucht habe. Aber ich denke, Enea Bastianini hat als Rookie ebenfalls einen großartigen Job gemacht. Und auch Luca Marini hat während der Wochenenden sehr hart gearbeitet, wenn er in den Rennen auch mehr Probleme hatte. Aber ich denke, all die Ducati-Piloten sind sehr schnell und werden noch konkurrenzfähiger sein.

War es sehr enttäuschend für Sie, dass Sie durch den Sturz in Misano den WM-Kampf nicht weiter hinausschieben konnten?
Nein, das war es nicht. Wir haben den Titel nicht dort verloren, und wir hatten auch nur noch eine kleine theoretische Chance. Yamaha und Fabio Quartararo haben die Saison einfach mit mehr Konstanz begonnen als wir, und ich habe zunächst zu viele Fehler gemacht, bevor ich zum Saisonschluss den Speed und die Konstanz gefunden habe. Ich habe deshalb Fabio auch gleich zum Titelgewinn gratuliert.

Was hat es für Sie bedeutet, das letzte Rennen Ihres Mentors Valentino Rossi gewonnen zu haben?
Das Wichtigste war, ihn auf die bestmögliche Art zu verabschieden und zu feiern. Wir hatten in der VR46-Academy die Idee, mit seinen Helmdesigns anzutreten. Mir hat der, den er während der Saison 2004 getragen hat, sehr gut gefallen. Dann gab es noch den vom Saisonfinale 2004, und den habe ich dann gewählt. Er hat mit ihm und Yamaha den Titel gewonnen, obwohl die Honda schneller war. Das war eine der schwierigsten seiner Errungenschaften. Das Rennen mit diesem Helmdesign zu gewinnen, war die bestmögliche Art, ihn zu feiern. Und die Emotionen nach der Zielflagge haben diesen Abschied perfekt gemacht.

Was ist sein Vermächtnis?
Vale ist für uns ein Freund, ein großer Bruder, und er hilft uns immer nach Kräften. Es ist unglaublich, was er in der Vergangenheit für uns getan hat, und was er heute noch tut. Es ist mir eine Ehre, wenn ich sein Vermächtnis mit Siegen weiterführen kann.

Wie sehen Sie die Leistungsdichte in der MotoGP?
Ich denke, alle Fahrer haben sehr viel Talent. Was sich in den letzten Jahren geändert hat, sind der Level, die Vorbereitung und die Mentalität. Die Fahrer sind alle viel professioneller geworden. So sind alle eng zusammengerückt. Wir hatten in der vergangenen Saison häufig die Situation, dass alle, die in den Punkten waren, nur um ein oder zwei Zehntelsekunden pro Runde getrennt waren. So ein Level gab es noch nie.

Was machen Sie in der Winterpause?
Ich wurde am 23. November operiert, und mir wurden die Platten aus dem Knie genommen, die mir letztes Jahr nach einem Unterschenkelbruch eingesetzt wurden. Ich fliege jetzt mit meiner Freundin nach New York. Dort ruhe ich mich aus und mache erst einmal Urlaub, den ich schon lange nicht mehr hatte, weil ich mich letzten Sommer lieber auf die zweite Saisonhälfte vorbereitet habe. Ich lasse es mindestens einen Monat etwas ruhiger angehen, dann werde ich wieder mein Training aufnehmen. ■



Francesco Bagnaia

Geburtstag: 14. Januar 1997
Geburtsort: Turin (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, FTR-Honda (-)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (55.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (2.)

Hobbys
Dirt Track, Motocross


Kenny Roberts: Noch heute scharfzüngig

YAMAHA

Der totale Weltmeister

Kenny Roberts schockte 1978 die Europäer, als er in seinem Rookie-Jahr die 500er-WM gewann und einen ganz neuen Fahrstil in die Weltmeisterschaft brachte. Später machte er auch als Teamchef mehrere Fahrer zum Weltmeister. Am 31. Dezember wird er 70 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

An Selbstbewusstsein hat es ihm nie gefehlt, und an Worten erst recht nicht. Als Kenny Roberts 1974 mit einer 250er-Yamaha aus der US-Meisterschaft nach Assen kam, begleitet von seinem Tuner Kel Carruthers, dem Weltmeister von 1969, schaute er sich in der Weltmeisterschaft etwas um und stellte das gelbschwarze Motorrad gleich auf die Pole-Position. Weil er Schiebestarts aber nicht gewohnt war, fiel er gleich ans Ende des Feldes zurück, nur um alle noch in der ersten Runde wieder zu überholen. Schließlich wurde er bei der für ihn ebenfalls ungewohnt langen Renndistanz Dritter hinter dem späteren Weltmeister Walter Villa und Bruno Kneubühler. Er hatte seine Duftmarke gesetzt. Doch dann sah man lange nichts mehr von dem vorlauten Amerikaner.

König des Driftens

Das hatte seinen guten Grund. Roberts war damals der typische amerikanische Profi, und beim damaligen Boom auf der anderen Seite des Atlantiks ließ sich richtig viel Geld verdienen. Die Grand National Championship wurde zum großen Teils im Dirt Track ausgetragen. Die ebenfalls zur Meisterschaft zählenden Straßenrennen waren in der Unterzahl, dafür aber umso härter umkämpft, und mit der Yamaha TZ 750 mussten die Fahrer dort lernen, ein richtiges Zweitakt-Biest zu bändigen.

Roberts hatte mit 14 Jahren im Dirt Track begonnen und sich schnell bis nach ganz oben gearbeitet. Sein Talent blieb nicht verborgen, und er bekam einen Vertrag bei Yamaha. Weil er aber auf den Straßenkursen noch nicht so gut zurechtkam, wurde ihm Kel Carruthers als Mentor und Techniker zur Seite gestellt. Roberts sah damals den in den USA als Fremdenlegionär angeheuerten Paul Smart mit seinem Hanging-off-Fahrstil, auch Jarno Saarinens Auftritt in Daytona 1973 beobachtete er sehr genau. Dann kam er drauf, dass, wenn er im Hanging-off sein Knie auf den Boden bringt und dafür Knieschleifer an seine Kombi klebt, es ihn an den Schleifschuh im Dirt Track erinnert, und er ein besseres Gefühl mit dem Motorrad hat.

1973, in seiner erst zweiten Saison als Profi, dominierte Roberts die US-Meisterschaft total. Er gewann sie mit einem Punkterekord und einem noch nie dagewesenen Vorsprung. 1974 konnte er seinen Titel verteidigen, doch dann wurde die Harley-Davidson XR 750 zu einem unschlagbaren Geschoss auf den Lehm-Ovalen. Obwohl Roberts die Straßenrennen dominierte, musste er sich in der Meisterschaft geschlagen geben. Yamahas verzweifelter Versuch, die V2 aus Milwaukee zu schlagen, gipfelte darin, dass der TZ-Zweitakter in ein Dirt-Track-Fahrwerk verbaut wurde. Mit dem völlig übermotorisierten Biest konnte nur Roberts klarkommen, doch auf dem Indy-Mile lernte er während der 25 Runden des Hauptrennens, wie man dessen Leistung nutzte, und er schlug die verdutzten Harley-Piloten. Dann wurde das Motorrad in weiser Voraussicht vom Reglement verboten.

Der Revolutionär

Weil Yamaha kein konkurrenzfähiges Material für die US-Meisterschaft bieten konnte, schickte man ihn nach Europa. Roberts wollte gleich die 250er-, 500er- und 750er-WM gewinnen. Dass dies zu viel Energie abverlangte, musste er bald einsehen, doch bei den 500ern war gegen ihn kein Kraut gewachsen. Er schockte mit seinem Knie-am-Boden-Fahrstil und der Driftkunst, mit der er den Zweitakter lenken konnte. Dazu brachte er die überragenden Goodyear-Slicks mit, und selbst Weltmeister Barry Sheene stand gegen ihn auf verlorenem Posten. Auch die nächsten beiden Jahre gingen an den Amerikaner.

Doch dann experimentierte Yamaha zwei Jahre herum, bis sie wieder ein schlagkräftiges Motorrad hatten. Dafür lieferte sich Roberts mit der V4-Yamaha 1983 ein umso epischeres Duell gegen Freddie Spencers V3-Honda, bei dem er gegen den aufstrebenden Jüngling allerdings unterlag und seinen Rücktritt bekanntgab. Er kehrte als Teamchef zurück und machte Wayne Rainey und John Kocinski zu Weltmeistern. Dann trennte er sich von Yamaha und ließ von britischen Experten seine eigenen Motorräder bauen, bis in die Viertakt-MotoGP-Ära hinein. Er half auch der Karriere seines Sohnes, der 2000 ebenfalls Weltmeister wurde.

Wo immer Kenny Roberts heute auftritt, bei seinen Sprüchen bleibt kein Auge trocken. Seit seinem Herzinfarkt 2016 lässt er es allerdings etwas lockerer angehen. Herzlichen Glückwunsch zum 70., Kenny! ■



YAMAHA

Kenny Roberts: Mit der 500er-Yamaha Weltmeister 1978, '79 und '80



Kenny Roberts

Geburtstag: 31. Dezember 1951
Geburtsort: Modesto (Kalifornien)
Herkunftsland: USA

WM-KARRIERE

1974:	250 ccm, Yamaha (19.)
1978:	250 ccm, Yamaha (4.)
	500 ccm, Yamaha (1.)
1979:	500 ccm, Yamaha (1.)
1980:	500 ccm, Yamaha (1.)
1981:	500 ccm, Yamaha (3.)
1982:	500 ccm, Yamaha (4.)
1983:	500 ccm, Yamaha (2.)

Amerikas Supertalent

Freddie Spencer brachte das WM-Niveau auf eine neue Ebene. Er wurde 1983 jüngster Weltmeister der Königsklasse, gewann 1985 die 250er sowie die 500er im gleichen Jahr – und war danach völlig ausgebrannt. Er wird am 20. Dezember 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Wer ihn das erste Mal fahren sah, traute seinen Augen nicht. Kenny Roberts hatte einige Jahre zuvor mit seinem Knie-am-Boden-Fahrstil und seiner Driftkunst geschockt. Und Randy Mamola hatte gezeigt, dass ganz junge Talente aus den USA in der WM bestehen konnten. Doch der Speed und die Motorradbeherrschung von Freddie Spencer waren noch einmal etwas ganz anderes. Schon bei seinem Debüt auf seiner privaten Yamaha TZ 500 in Spa 1980 sorgte der damals 18-Jährige für Staunen. Bei den Match Races zu Ostern schlug er die gesamte Weltelite. Und als er ein Jahr später beim Grand Prix in Silverstone die bis dahin völlig hoffnungslose Viertakt-NR-500 im Spitzenpulk herumprügelte, bis sie ihr Leben aushauchte, war allen klar, dass hier ein besonderes Talent im Kommen war.

Prototyp des heutigen Profis

Dass all dies möglich war, lag an Spencers Herkunft. Beim Motorradboom der 1960er-Jahre boomte auch der Sport. Rennbegeisterte Eltern setzten ihre Sprösslinge schon im Kindergartenalter auf kleine Motorräder und ließen sie auf unbefestigtem Untergrund gegeneinander Rennen fahren. Die aufstrebenden Japaner lieferten hierfür die geeigneten Kinder-Motorräder, und so entstanden richtig konkurrenzfähige Meisterschaften. Ein Weg, den heute jeder WM-Pilot gehen muss. Siege und Titel bei diesen Kinder-Rennen pflasterten den Weg des jungen Freddie Spencer aus Shreveport in Louisiana, der dann mit 16 Jahren Profi wurde. Bereits 1979 hatte er mit Kawasaki bei den Superbikes gewinnen können, und so holte ihn Steve McLauglin in das neugegründete Honda-Superbike-Team. Nachdem er bei den knallharten Gefechten gegen Wes Cooley auf Suzuki und Eddie Lawson auf Kawasaki noch weiter an Speed zugelegt hatte, schickte ihn Honda 1982 in die Weltmeisterschaft.

Der weltgrößte Hersteller hatte sich gerade von der Viertakt-NR-500 verabschiedet und brachte einen leichten V3-Zweitakter für die Königsklasse. Mit diesem freundete sich Spencer schnell an, schwang sich schnell über seinen Teamkollegen, den amtierenden Weltmeister Marco Lucchinelli, und holte in Spa den ersten Zweitakt-Sieg für Honda. Er war bis zur letzten Runde des Finallaufs in Hockenheim auf dem zweiten WM-Rang, bevor ihm ein gerissener Auspuff den Speed nahm und Randy Mamola ihn in der Sachskurve vom Motorrad fuhr. Im Jahr darauf begann Spencer die WM mit drei Siegen in Kyalami, Le Mans und Monza, erst in Hockenheim kam Kenny Roberts mit der bärenstarken V4-Yamaha in Schwung. Bis zum vorletzten Lauf in Schweden schien Roberts den WM-Vorsprung Spencers aufzuarbeiten, doch dann überholte ihn der Jüngling in der letzten Runde mit einem haarsträubenden Manöver. Beim Finale in Imola brauchte er nur noch Zweiter zu werden, um Hondas ersten Titel in der Königsklasse zu feiern.



ARCHIV

Freddie Spencer: Noch immer aktiv dabei

Doppelt ausgebrannt

Für 1984 brachte auch Honda eine V4, doch wegen ihrer Kinderkrankheiten konnte Spencer seinen Titel nicht verteidigen. Dafür strebte er 1985 die Titel gleich sowohl bei den 250ern als auch bei den 500ern an, was noch niemand zuvor in einem Jahr hatte gewinnen können. Spencer schaffte das Kunststück. Doch beim WM-Auftakt 1986 in Jarama zeigte sich der Preis: Spencer musste wegen einer Sehnenscheidenentzündung aufgeben, all die Testarbeit und der Aufwand für die beiden Titel hatten seinen Körper überbeansprucht, und er war auch mental ausgebrannt. Er sollte nie mehr einen GP gewinnen. Spencer versuchte mehrere Comebacks, die aber allesamt scheiterten. Er kehrte zu den US-Superbikes zurück und arbeitete sich wieder nach oben, doch in der WM bei Yamaha France erlebte er 1993 wieder ein Desaster.

Nachdem er auch im Privatleben einige Rückschläge einstecken musste, ist Spencer seit zehn Jahren wieder auf die Pisten in Europa zurückgekehrt. Der freundliche Amerikaner ist bei Oldtimer-Events ein gern gesehener Gast, und seit zwei Jahren ist er Leiter des FIM-Steward-Panels bei den Grands Prix. Herzlichen Glückwunsch zum 60., Freddie! ■



HONDA

Freddie Spencer: 500er-Weltmeister 1983, Doppelweltmeister 1985



Freddie Spencer

Geburtstag: 20. Dezember 1961
Geburtsort: Shreveport (Louisiana)
Herkunftsland: USA

WM-KARRIERE

1980:	500 ccm, Yamaha (-)
1981:	500 ccm, Honda (-)
1982:	500 ccm, Honda (3.)
1983:	500 ccm, Honda (1.)
1984:	500 ccm, Honda (4.)
1985:	250 ccm, Honda (1.)
	500 ccm, Honda (1.)
1986:	500 ccm, Honda (-)
1987:	500 ccm, Honda (20.)
1989:	500 ccm, Yamaha (16.)
1989:	500 ccm, Yamaha (16.)
1993:	500 ccm, Yamaha (37.)



WORLDSBK

Nicolò Bulega auf der Werks-Ducati Panigale V2: Supersport-WM-Einsatz mit 955 ccm

Kompletter Neuanfang

Mit einem komplett neuen Regelwerk, das auf eine elektronisch geregelte Balance of Performance setzt, werden in der Supersport-WM Motorräder mehrerer Hubraumklassen erlaubt sein. Dies gibt der mittleren seriennahen WM-Klasse neuen Aufwind. Doch wie funktioniert das?

Von: **Imre Paulovits**

Wenn es in der Supersport-WM in den letzten Jahren auch wieder kräftigen Zuwachs sowohl bei der Quantität als auch der Qualität des Fahrerfeldes gab, war den Zuständigen sowohl bei der FIM als auch beim Vermarkter Dorna klar, dass in der mittleren Klasse der seriennahen Weltmeisterschaft etwas passieren musste. Auf dem Markt spielen die 600er-Supersportler längst keine Rolle mehr, auch die 675er-Dreizylinder und 750er-Sportler, die ebenfalls zugelassen sind, sind vom Aussterben bedroht.

Vor fünf Jahren stritt man noch darüber, ob es daran liegt, dass die Motorradfahrer keine 600er mehr fahren wollen, oder mehr daran, dass diese seit der Weltwirtschaftskrise 2008 nicht mehr überarbeitet worden sind. Yamaha machte die Probe aufs Exempel und brachte 2017 eine überarbeitete Variante der YZF-R6. Sie war das Versuchskaninchen: Wird sie gekauft, werden auch die anderen Hersteller folgen. Wenn nicht, muss ein anderer Weg kommen. Die Yamaha wurde zwar zum Dominator der WM, einzig die mit viel Einsatz weiterentwickelten Kawasakis ZX-6R mit Werksunterstützung konnten noch einigermaßen gegenhalten und gelegentlich die ebenfalls werksunterstützte MV Agusta. Doch damit mussten auch die Konsequenzen gezogen werden. Yamaha zog sie, die R6 wird ab diesem Jahr nur noch als Trackbike angeboten, um die teure Euro-5-Homologation, die fällig gewesen wäre, zu ersparen.

600er veraltet

Die Regelwächter mussten ebenfalls Konsequenzen ziehen und ein marktgerechtes Regelwerk erstellen. „Wir brauchen die mittlere Klasse in der Superbike-WM und in den nationalen Meisterschaften auf alle Fälle“, so FIM-Technikdirektor Scott Smart. „Von den Supersport 300 ist der Sprung zu den Superbikes zu groß. Auch eine heutige Superstock-1000-Klasse würde über 220 PS starke Bikes mit nicht wirklich ausgeklügelter Renn-Elektronik hervorbringen, und das ist auch nicht das, worauf man 18-jährige lernen lassen will. So mussten wir etwas finden, das bei den etwa 145 liegt, die wir in der Supersport-WM haben.“

> „Wir lassen die Drosselklappen über die ECU nur so weit öffnen, dass sich immer die Beschleunigung der aktuellen 600er-WM-Yamaha ergibt.“
>
> Scott Smart

Die Idee war für den passionierten Techniker klar: Das Leistungsniveau der aktuellen Yamaha R6 aus der WM zugrunde legen und eine Handicap-Formel erstellen, nach der hubraumstärkere Typen auf das gleiche Leistungsniveau kommen. Im Automobilsport gibt es eine Menge Klassen, bei denen unterschiedliche Konzepte auf das gleiche Leistungsniveau gebracht werden. Früher machte man dies über Luftmengenbegrenzer, seit es elektronische Möglichkeiten gibt, funktionieren diese Angleichungsversuche deutlich besser.

Smarter Algorithmus

So machte es auch Smart. Er machte einen persönlichen Vorstoß und arbeitete seine Ideen aus: „Heute haben die meisten Bikes ein Ride-by-Wire-System, bei dem die ECU Stepmotoren steuert. Diese machen die Drosselklappen auf und zu. Wenn so etwas nicht serienmäßig vorhanden ist, kann man es leicht nachrüsten. Ich habe mir dann Gedanken gemacht, wie man die ECU so programmieren kann, dass alle Motorräder auf die gleiche Leistung kommen.“

Scott Smart schaute sich in den Data-Recording-Aufzeichnungen genau an, wie die Supersport-Bikes auf ihre Rundenzeiten kommen und wollte dabei nicht die Qualität des Fahrwerks einschränken. „Ich musste also in dem gesamten Geschwindigkeitsbereich vom Stand bis zur höchsten Geschwindigkeit, die auf einer Strecke im Kalender erreicht wird, auf die gleiche Beschleunigung kommen.“ Dafür nahm er alle infrage kommenden Motorräder und ließ sie in Hunderten

von Prüfstands-Stunden in jedem Drehzahlbereich genau analysieren: „Wir haben dann für jedes Motorrad einen Algorithmus ausgearbeitet, der über das gesamte Drehzahlband und bei jedem Tempo die Drosselklappen nur so weit öffnen lässt, dass sich genau die Werte der 600er-Yamaha ergeben. Wir haben sozusagen ein virtuelles Dragrace simuliert.“ Dabei wurde auch das unterschiedliche Gewicht der einzelnen Motorräder mit einbezogen. Doch ob diese Theorie auch in der Praxis identische Motorräder ergibt, das konnte nur auf der Rennstrecke nachgewiesen werden.

Hierzu diente die Britische Supersport-Meisterschaft der Saison 2021. Triumph wollten mit ihrem 765er-Dreizylinder einsteigen, und auf den wurde die neue ECU angewandt. „Dass wir richtig gerechnet hatten, zeigte sich schnell: Die Triumph lag bei den Beschleunigungs- und Topspeed-Werten genau gleichauf mit der Yamaha“, freute sich Smart. „Wir haben über die Saison noch leichtes Feintuning an unseren Algorithmen vornehmen müssen.“

Für die praktische Ausführung, die nicht nur in der WM, sondern auch in den wichtigsten Landesmeisterschaften zur Anwendung kommen soll, wurde der namhafte Motorsport-Elektronik-Hersteller solo engineering, der bereits die aktuelle Supersport-WM-ECU liefert, mit der Herstellung der ECU beauftragt. Weitere Komponenten kommen von Mektronic, das Einheits-Display von einem polnischen Zulieferer. „Diese wurden gleich so ausgeführt, dass man als technischer Inspektor gleich die relevanten Daten auslesen kann und kein zusätzliches Gerät braucht, was die Arbeit der Rennleitungen weltweit erleichtern soll“, so Smart.

Neue Bikes

Das Interesse an der neuen Klasse ist bislang zwar nicht über-euphorisch, aber sie wird bereits 2022 für ein deutlich bunteres Feld sorgen. Ducati steigt mit der Panigale V2 gleich werksseitig ein. Neben Nicolò Bulega im Werksteam werden Oli Bayliss bei Barni und Maximilian Kofler bei CM Racing fahren. Bei Letzteren sollte auch Randy Krummenacher antreten, er hat den ihm unterbreiteten Vertrag aber nicht unterschrieben. MV Agusta hat bereits begonnen, die F3 mit 800er-Motor zu testen; wer sie fahren wird, steht aber noch nicht fest. „Neben der F3 800 könnten sie auch mit der Superveloce 800 fahren“, so Smart. Triumph wird einsteigen, mit welchem Team und welchen Fahrern, steht allerdings noch nicht fest. Dazu arbeitet Kawasaki an der Vorbereitung der ZX-6R 636.

Bei der Erstellung des Regelwerks wurde auch an die Zukunft gedacht: „Wir haben noch einige Motorräder auf der Liste. Die KTM RC8 kann allerdings nicht homologiert werden, weil sie nur in geringen Stückzahlen hergestellt wurde.“ Genauso auch die limitierte Triumph Daytona 765 Moto2. Stattdessen wurde das Naked Bike Street Triple 765 RS homologiert und als Zubehör die Verkleidung und die obere Gabelbrücke der Daytona. „Wir wollen den Herstellern noch andere Möglichkeiten offen lassen“, so Smart. „Wenn sie mit einem Naked Bike antreten wollen, wäre es auch möglich, den Luftwiderstand mit einzubeziehen und dort mehr Leistung zuzulassen.“ Aprilia, BMW, Honda, KTM und Suzuki stehen noch auf der Wunschliste der neuen WM.

Aber erst einmal muss alles für 2022 sichergestellt sein. „Es werden genügend ECU für die WM, die britische, die deutsche, die französische, die italienische, die spanische und die US-Meisterschaft zur Verfügung stehen“, weiß Smart. Das Mindestgewicht wird bei den einzelnen Modellen variieren, aber nicht weit von den 162 Kilo abweichen. „Wir arbeiten bis zum Saisonauftakt noch an Feinheiten, und ich kann gar nicht erwarten, wenn die Teams im Frühjahr die Testarbeit aufnehmen“, freut sich Smart. Dann hoffen wir, dass nach einer spannenden Saison 2021 die neue Ära noch spannender beginnt. ■

SOLO ENGINEERING

Kleines Genie: Die Einheits-ECU von solo engineering bringt alle Motorräder auf die gleiche Leistung



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter will mit der 600er-Yamaha seinen Titel verteidigen



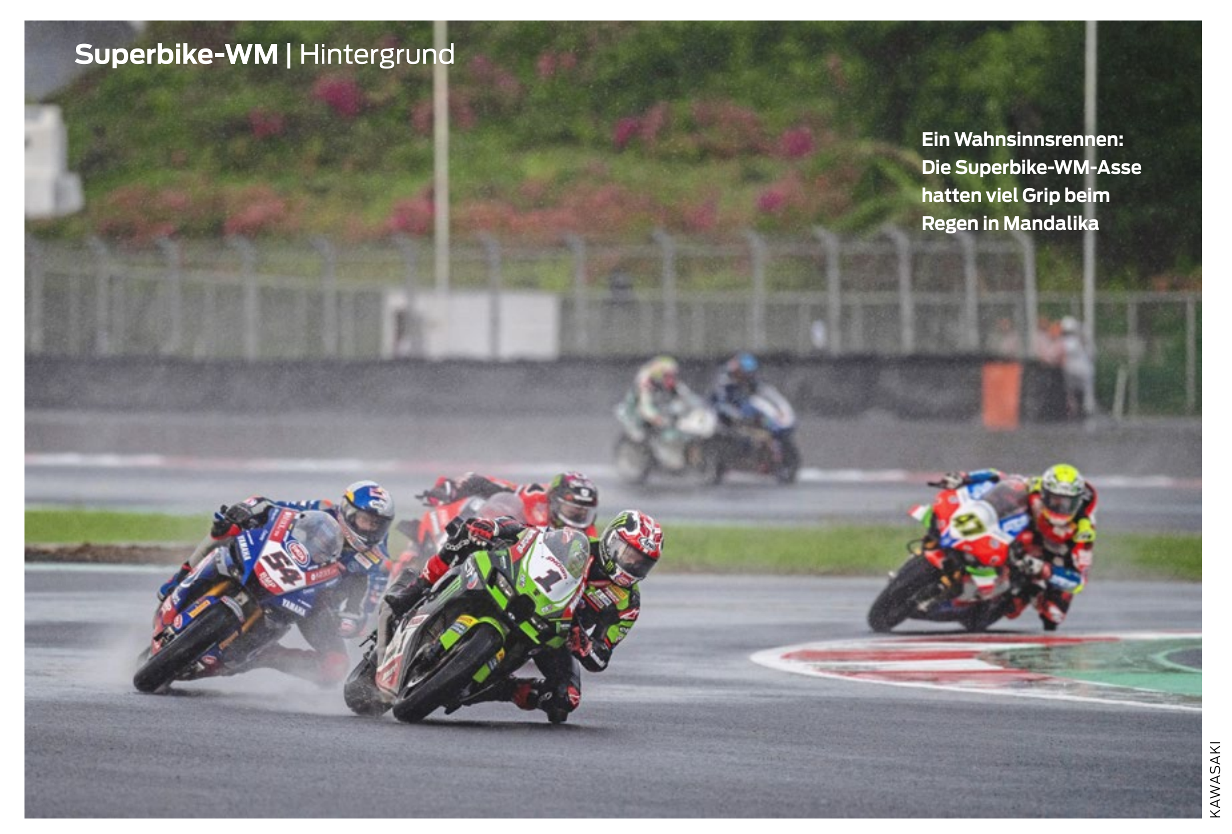
WORLDSBK

Niki Tuuli testete in Jerez bereits die MV Agusta mit 800 ccm



TRIUMPH

Naked Bike mit Verkleidung: Triumph steigt mit der Street Triple 765 ein



Ein Wahnsinnsrennen: Die Superbike-WM-Asse hatten viel Grip beim Regen in Mandalika

KAWASAKI

Durch den Monsun

Eine brandneue Rennstrecke, die viel Grip im Regen bot, ein Regenrennen, das an Spannung und Überholmanövern nicht zu überbieten war – wie war dies technisch überhaupt möglich?

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es war eines der spannendsten Regenrennen der Motorsport-Geschichte. Jonathan Rea, Scott Redding, Toprak Razgatlioglu, Michael van der Mark und Axel Bassani vollführten Überholmanöver, die man nicht für möglich gehalten hätte. Hinterher schwärmten sie alle von dem Wahnsinnsgrip der Strecke. Doch wie war dies möglich? Neue Strecken brauchen meist einige Zeit, bis die obere Bitumenschicht von den Reifen abgerubbelt wurde und die Mikrorauigkeit der Steine den vollen Grip herstellt. Um dies zu verstehen, sind wir noch einmal hin, haben uns die Strecke angesehen und die Hintergründe recherchiert.

Erst einmal fällt auf, dass der Bitumen, der noch auf der Oberfläche geblieben ist, durch Zusatzstoffe eine Mikrorauigkeit hat. Auf der Ideallinie waren die Steine bereits zum großen Teil abgerubbelt. Ansonsten fällt auf, dass die Streckenplaner sehr genau wussten, was auf sie zukommt. Auf der indonesischen Insel Mandalika herrscht von September bis Dezember Regenzeit, dies bedeutet, dass an den Nachmittagen binnen weniger Minuten solche Wassermengen vom Himmel herunterstürzen wie in Europa an einem ganzen Regentag.

Dafür wurde um die gesamte Strecke herum beidseitig ein Entwässerungssystem angelegt, bei dem die Randsteine alle einen circa 1,5 Zentimeter breiten Spalt in Längsrichtung haben, der in einem Entwässerungssystem mündet. Das Rennen des ersten Tages musste zwar abgesagt werden, weil sich das Wasser an einer Stelle sammelte, das lag aber nur daran, dass an dieser Stelle die Neigung der Asphalt-Auslaufzone falsch berechnet war, was mittlerweile korrigiert wurde.

Neue Asphalttechnologie

Die beim Mandalika Circuit verwendete Asphalttechnologie, die als Stone Mastic Asphalt (SMA) bekannt ist, ist ein Mischasphalt, der seit einigen Jahren bei Rennstrecken verwendet wird. Das Hauptziel von SMA ist es, die Struktur zu verstärken, indem in der obersten Schicht der Abstand zwischen den einzelnen Steinen möglichst gering gehalten wird.

Bislang nutzen nicht viele Strecken diese Technologie, sie wurde erst 2015 veröffentlicht. So weit wir wissen, haben vor Mandalika nur nur drei Rennstrecken solchen Asphalt verwendetet, nämlich Silverstone, Yas Marina in Abu Dhabi und Philip Island.

Die SMA-Technologie bietet aufgrund des hohen Penetrationsgrades von 82 eine bessere Makrotextur für den Rennsport, macht die Oberfläche bei Regen nicht so rutschig und bietet auch im Trockenen guten Grip und gleichzeitig gute Abriebfestigkeit. Ein weiterer Vorteil von SMA ist, dass die Wartungskosten niedrig sind, da mit dieser Technologie die Oberfläche über die nächsten fünf Jahre gleich bleibt.

Um diese Asphalttechnologie zu unterstützen, brachte die Mandalika Grand Prix Association einen groben Tau-Zusatzstoff aus Palu von der Insel Sulawesi ein. Der Tau-Stein hat einen sehr hohen Härtegrad. Für die Unterschicht verwendeten sie zwei andere Steinsorten von der Insel Lombok, auf der Mandalika liegt. Der Kalksteinfüllstoff wurde aus Ponorogo und Probolinggo von der Insel Java eingebracht die Zellulosefaserzusätze aus Deutschland, die den Stein und den Asphalt miteinander verkleben. ■



PAULOVITS

Die Steine der Asphalttechnologie SMA liegen sehr kompakt beisammen



PAULOVITS

Das Entwässerungssystem mündet in riesige Kanäle um die Strecke herum

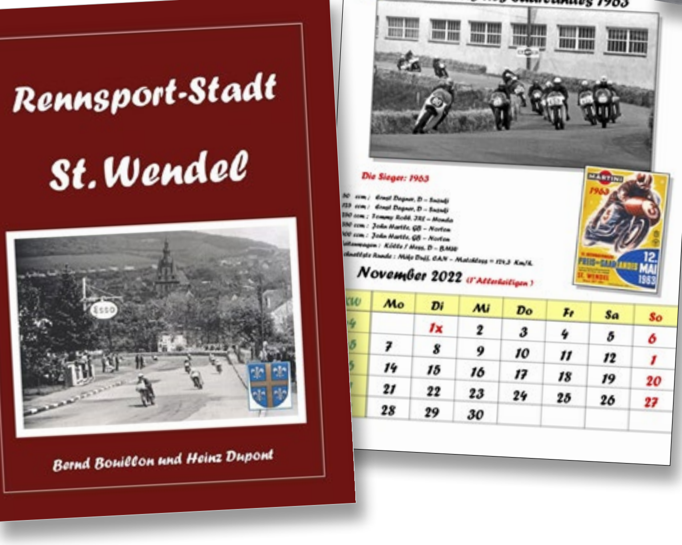
Frohe Weihnachten

Auch dieses Jahr konnten die Fans nur bedingt zu den Rennen, da tut das Schmökern von neuer Lektüre richtig gut. Weil bald Weihnachten vor der Tür steht, stellen wir die interessantesten Bücher sowie die schönsten Kalender für den motorsportlichen Gabentisch vor.



Motorrad-Kalender 2022
2021 war ein spannendes Jahr in der MotoGP. Die besten Momente und schönsten Bilder sind hier noch einmal eingefangen. Kalender mit 14 Seiten, 475 x 330 mm, 14,95 Euro, www.motorbuch.de

Motorrad-WM 2021
Die MSa-Autoren blicken auf die spannende diesjährige WM-Saison zurück und erklären deren Entwicklung. 215 x 280 mm, 208 Seiten, 24,90 Euro, www.motorbuch.de



Rennsport-Stadt St. Wendel
Die Geschichte des Stadt-Rennens faszinierend zusammengefasst. 264 Seiten, 36 Euro, heinz.dupont@gmx.de, Kalender zum Gratis-Download: https://ttmarshal.wixsite.com

Valentino Rossi
Über drei Jahre haben Mat Oxley und Henk Keulemans an diesem Buch gearbeitet. Ab Mitte Januar ist es zu haben, als Original oder in der deutschen Übersetzung von Sachsenring-Pressechefin Judith Pieper-Köhler. 336 Seiten, 228 x 272 mm, 50 GBP, www.evropublishing.com (Englisch) oder 59 Euro, www.top-speed.info (Deutsch)

Ralf Waldmann-Kalender 2022
Ein Teil der Einnahmen geht an die evangelische Stiftung „Loher Nocken". Kalender mit 13 Seiten, 420 x 297 mm, 15 Euro, www.top-speed.info

Die MZ-Renngeschichte
Manfred Woll fasst im zweiten Band die Geschichte der Renner aus Zschopau von 1962 bis 1977 sehr kompetent zusammen. 39,90 Euro, https://79oktan.de

Eisspeedway-EM

Déjà-vu in Polen

Beim Eisspeedway-Saisonauftakt vorletzte Woche in Polen gab es eine Medaille für einen Deutschen. Und die ging überraschenderweise nicht an Hans Weber, sondern an den 23-jährigen Luca Bauer.

Von: **Thomas Schiffner**



VELDHUIZEN

Wie vor zwei Jahren: Luca Bauer holte in Polen zum zweiten Mal EM-Bronze

Im Verbandssprech war Bauers Bronzemedaille keine für Deutschland, sondern für Italien: Luca Bauer, Sohn von Ex-Vizeweltmeister Günther Bauer, fährt seit Beginn seiner Karriere in 2015 mit FMI-Lizenz. Damit hat er als einziger „Italiener" auch beim WM-Qualifikationslauf am 15.01. einen Startplatz sicher. Bauers vorletztes Rennen liegt zwar schon zehn Monate zurück – der Eis-GP 2021 in Togliatti (Platz 15) – doch seine Leistung dort war, wie er zugibt, indiskutabel. „Die Bahn in Tomaszow Mazowiecki hat mir gut gelegen, wie auch die Bahn in Ufa", erklärt der Golf-Greenkeeper. In Ufa gewann Luca 2019 schon einmal EM-Bronze. Dazwischen lagen unspektakuläre Ergebnisse. „Woher der Leistungsunterschied kommt, weiß ich nicht. Im Training lief es schon hervorragend. Im Rennen wurde dann das Eis nach wenigen Läufen schlecht. Der erste Lauf war auch nicht gut, doch dann hatte ich einen guten Start, und es lief dann immer besser. Ich konnte ganz außen auf dem besseren Eis meinen Speed ausfahren", erklärte Luca. Nach Weihnachten will er mit Vater Günther nach Schweden zum Training und in der schwedischen Liga für Gävle starten. Als Vorbereitung auf die WM-Quali in Örnsköldsvik. ■

Speedway in Polen

Der Boom hält an

Im Nachbarland Polen expandieren in den Speedway-Ligen TV-Gelder und Ticketverkäufe weiter.

Von: **Andreas Fahldiek**

Am 08.04.2022 startet die polnischen Ekstraliga (1. Division) in die neue Saison. Die insgesamt 70 Rennen werden allesamt live im Pay-TV und per Stream übertragen. Der Sender Canal+ schloss einen Rekordvertrag mit der Ekstraliga ab und garantiert den acht Vereinen knapp 53 Millionen Euro für die nächsten vier Jahre. Erstmals werden 2022 sechs statt vier Teams an den entscheidenden Playoffs teilnehmen. Der Run auf die Tickets ist groß. So verkaufte Meister Wroclaw innerhalb von 15 Minuten 1000 Dauerkarten! Im Fokus deutscher Fans steht die polnische 2. Division, die „eWinner 1. Liga" mit dem Aufsteiger Trans MF Landshut Devils. Das Team aus Niederbayern hat für die Premiere-Saison noch einmal aufgerüstet. Einziger deutscher Fahrer eines polnischen Clubs ist Ben Ernst als U-24-Fahrer bei Orzel Lodz. Die „Premiership" (1. Liga) in Großbritannien ist weiterhin finanziell am Limit. Dennoch kehren GP-Fahrer wie Jason Doyle, Max Fricke und auch Peter Kildemand auf die Insel zurück. Doyle unterschrieb bei Ipswich und wird neuer Mannschaftskamerad von Erik Riss. ■



QUASCHNING

Speedway in Polen: Satte TV-Einnahmen, volle Zuschauerränge

NACHRICHTEN

SMOLINSKI WECHSELT IN SCHWEDEN

Martin Smolinski, einziger deutscher Speedway-GP-Sieger in 2014, fährt auch in 2022 in der 1. Schwedischen Liga. Allerdings wechselt der 37-Jährige von Masarna Avesta zu Elit Vetlanda. Der Olchinger wird per Flugzeug aus München nach Schweden pendeln, die Rennen in Schweden finden stets unter der Woche statt. In Polen bleibt Smolinksi Kapitän der Landshut Devils, 2022 jedoch nicht mehr in der zweiten, sondern in der 1. polnischen Liga. Außerdem will sich der Langbahn-Weltmeister von 2018 in sechs GP-Rennen den Titel zurückholen.

EISSPEEDWAY-SUPERLIGA: TOGLIATTI-DOPPELSIEG

Die ersten beiden Rennen zur russischen Eisspeedway-Superliga in Kamensk-Uralskij waren Premiere für Hans Weber als einziger „Nicht-Russe" im Wettbewerb. Sein gastgebender Club Kamensk wurde an beiden Tagen Dritter hinter Togliatti und Ufa. Kamensks Teammanager setzte den als Reserve gesetzten Weber je Tag viermal anstelle der Ex-Weltmeister Dmitry Khomitsevich bzw. Dmitry Koltakov ein. Am Samstag stürzte Hans Weber einmal und wurde einmal disqualifiziert (3 Punkte). Am Sonntag kam er bei einem Laufsieg gegen das Team Kumertau auf 4 Zähler. Khomitsevich verlor am Sonntag ein Stechen um Platz 2 gegen Ufas Nikita Bogdanov.

VIER EM-RENNEN IN DEUTSCHLAND

Die FIM Europe veröffentlichte die Bahnsport-Prädikats-Termine für 2022. In Deutschland wird es davon vier geben: Das Grasbahn-Solo-EM-Semifinale am 23.07. in Werlte, das Seitenwagen-Semifinale am 13.08. in Bad Hersfeld, ein Speedway-EM-Qualirennen am 30.04. in Stralsund und – noch nicht bestätigt – eines der vier Speedway-EM-Finals in Güstrow.

„Ich habe im Wald rumgebrüllt“

Der vierfache Deutsche Enduromeister Davide von Zitzewitz fiel als schnellster deutscher Fahrer bei den Sixdays in Italien ausgerechnet am vorletzten Tag in der allerletzten Sonderprüfung verletzt aus.

Von: **Robert Pairan**

Was tat mehr weh, die körperlichen Schmerzen oder die Gewissheit, dass die Saison vorzeitig zu Ende ist?
Definitiv Letzteres. Als ich nach dem Sturz gemerkt habe, dass mein Arm so seltsam durchhing, da wusste ich sofort: Deutscher Meistertitel versaut, Chance auf den EM-Titel versaut, Sixdays nicht in Wertung beendet. Ich war sehr sauer. Ich habe da vor lauter Wut im Wald auch einmal rumgebrüllt.

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben – Sie sitzen schon wieder auf dem Motorrad. Wie läuft es und seit wann?
Nach acht Wochen habe ich es zum ersten Mal probiert, aber da tat der Arm noch weh. Aber ich hatte ja keine Eile, so habe ich es jede Woche wieder einmal probiert. Nach elf Wochen ging es dann zufriedenstellend, seitdem bin ich schon ein paar Mal gefahren, aber nicht regelmäßig. Ich habe aber von ganz früh an viel Konditionstraining gemacht, bin schon ziemlich bald auf das Fahrrad im Studio gestiegen und bin jetzt in besserer Form, als ich es jemals um diese Zeit war. Ich muss jetzt mit den anderen Körperpartien nachziehen.

Ihre Pläne für 2022: Wieder international in der Europameisterschaft, was sich vielleicht anbietet, weil der letzte Lauf in Deutschland ist?
Ich hatte mir in den vergangenen Jahren ja immer noch die Tür zum Motocross aufgehalten und bei den Masters genannt. Ich will mich aber die kommende Saison ganz bewusst nur auf Enduro konzentrieren, die DM, die Europameisterschaft. Und wenn ein WM-Lauf in der Nähe ist, würde ich den auch noch mitnehmen.



PAIRAN

„Den Motocross-Titel zu schaffen, war ein tolles Gefühl, weil das in der Familie von Zitzewitz einzigartig ist.“

Davide von Zitzewitz

Tatsächlich sind Sie ja sogar deutscher Motocrossmeister gewesen.
Das war ein tolles Gefühl, das zu schaffen, weil das in unserer Familie einzigartig ist. Sich jetzt nur auf Enduro zu konzentrieren, tut auch weh, denn ich liebe Motocross-Fahren. Aber mit dem Trainingsaufwand, den man betreiben muss, um bei den Masters irgendwie Fuß zu fassen, das bekomme ich nicht hin. Aber ich glaube, ich weiß, wie ich trainieren muss, um beim Enduro schnell zu sein. Das bekomme ich zeitlich hin.

Eine Familie wie die von Zitzewitz, in der schon Ihr Opa Deutscher Enduromeister war, Ihr Vater und Ihr Onkel einige Meistertitel geholt haben – ist das eher eine Herausforderung? Oder macht das alles leichter?
Wenn man weiß, Papa hat das geschafft, Dirk hat das geschafft, Volker hat das geschafft, kann man sich sicher sein, diese Jungs wissen, was man als Werkzeug braucht. Was man trainieren muss, was man können muss. Dann nimmt man die Tipps, die man bekommt, auch ernst, und ich würde sagen, das hat auch geholfen. Natürlich ist das auch ein gewisser Druck, aber das nehme ich nicht so wahr, weil ich mir meine eigenen Ziele setze und die dann angehe.

Ihre letzten Titel haben Sie noch als Student absolviert, jetzt haben Sie den Bachelor-Titel. In welcher Fachrichtung und wie hilft Ihnen das im Beruf?
Das ist Wirtschaftsingenieurwesen mit Schwerpunkt Marketing. Ich bin in unsere Firma eingestiegen (BvZ-Motorradhandel – Anm. des Autors) und trage da den Titel „Assistenz der Geschäftsleitung“. Aber im letzten Jahr war ich da Mädchen für alles. Geplant ist aber, dass sich Bert, mein Vater, im Laufe der Zeit immer weiter zurückzieht und immer mehr Verantwortung abgibt.

Sehen Sie sich eher als Profi oder immer noch als Amateur?
Meine Definition von Profi ist, dass man davon leben kann und nur das macht. Danach bin ich semiprofessionell, ein guter Amateur. Aber die Firma gibt mir schon einige Freiheiten, und die Erfolge sprechen ja für sich.

Wohin geht der Offroad-Sport?
Ich habe ein bisschen Angst, dass das speziell im klassischen Enduro-Bereich jetzt die letzte Zeit sein könnte, wo es cool ist. Ich habe echt Respekt vor der Zukunft, deshalb sollten wir es jetzt so gut wie möglich nutzen, alle Rennen mitnehmen und noch mal richtig viel Spaß haben. Auch medial muss von Seiten der Enduro-DM noch was passieren, und wenn es nur eine Instagram-Seite ist. So, dass die ganze Zeit was kommt. Jeder Fahrer macht das schon für sich, aber wenn das mal einer zusammensammeln würde, wäre das ein Sprachrohr. Da muss noch etwas passieren, das den deutschen Endurosport so richtig pusht. ■

Davide von Zitzewitz

Geburtstag: 7. April 1992
Geburtsort: Wangels (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2015: Deutscher Enduromeister E2
2016: Deutscher Enduromeister E2
2017: Deutscher Motocrossmeister MX2
2019: Deutscher Enduromeister E2
2020: Deutscher Enduromeister E2

Hobbys:
Radfahren, Podcasts und Hörbücher

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



M5, 600 PS, 64000 km, unfallfrei, Carbonbremse, Sportauspuff, Voll-Leder etc. Nichtraucher, Top-Zustand, Garantie bis 06/22, VB € 69.900,- (MwSt. ausweisbar). Tel. 0151-29701601, E-Mail: sb-privat@mail.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57670



2003 BMW Z 8 Alpina, orig. 34800 km, Carfax/ 1 Besitzer in USA, 1 a gepflegt. € 315.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

BMW Alpina



B3 Biturbo, EZ 14, 76000 km, 301 kW (409 PS), Allrad, abs. top Ausstatt. u. Zustand, Scheckheft, unfallfr., 39.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57684

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



F360 Challenge Stradale, EZ 04, 34000 km, Novitec-Komplettumbau, dt. Fzg., unffr., top Zustand, 179.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57685

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Suche Testarosssa Bj. 85/86. Tel. 0171-8383093

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Mk VIII, Bj. 7/1958, 38220 meilen, 160 kW (218 PS), 6 Zylinder, H-Kennz., Leder, VB 38.000,- €. Kamps Classsics GmbH, Stefan Hagmans, Wissener Weg 11, 47626 Kevelaer. T. 02832/974488, info@kamps-classics.de, www.kampsclassics.de H

mehr: motor-klassik.de Nr. 57669

Arden

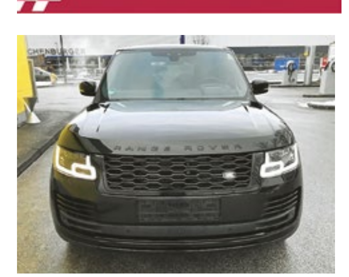
Suche original Jaguar Fahrzeuge, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



1964/68 Lamborghini 350 / 400 GT, mit Historie ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Land Rover

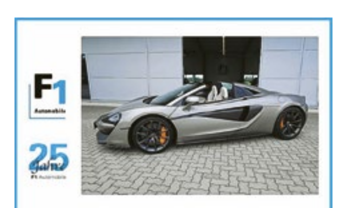


Range Rover V8 4,4 SD Autobiography, Bj. 6/2020, 30000 km, schwarz/schwarz, Vollausstattung, Langversion, 1. Hd., unfallfreier Neuzustand, 119.500,- €, MwSt. awb., Tel. 0172/8667555

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren



570S Spider Individual, EZ18, 10000 km, top individual Ausst. (UPE 279.000,- €), Garantie 4/23, neuwertig, 172.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57683

Mercedes



AMG Einzelstück GTR Roadster1von1**,** EZ 12/20, nur 7000 km, Mercedes Benz Werkswg., VB 249.800,- €. 0152/29362733



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57643

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart





Porsche



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

911 R, 700 km, 368 kW (500 PS), 1. Hd., silber ohne Streifen, innen schwarz, Neuzustand/makellos. Chiffre 3683861

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57662





Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Smart

www.berlin-tuning.com H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Etablierte Firma für Motorradersatzteile zu verkaufen: Wir sind ein familiengeführtes Unternehmen mit einem Onlineshop für Motorradersatzteile für die Rennstrecke und Straße. Leider müssen wir nun nach 30 erfolgreichen Jahren unsere Tätigkeit schweren Herzens aufgeben. Bei Interesse freuen wir uns von Ihnen zu hören. Kontaktaufnahme: petrba@outlook.com H



Literatur

sport auto, komplette Sammlung abzugeben! Aus Platzgründen muß ich mich von meiner sport auto Sammlung trennen. Sie enthält alle Ausgaben, seit Heft 1 vom März 1969 bis heute! Abzugeben gegen Abholung. 85354 Freising, 0171/4800067



Versicherungen





Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de



Motorradmarkt



Verschiedenes

Suche CD von Moto GP Hockenheim 1977 Sidecar. Tel. 0171/3257033

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) | Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 1-3/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl | Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift | Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

Die Schuld des Rennleiters?

F1-Saisonfinale Abu Dhabi MSa 52/2019

Diese spannende Formel-1-WM wurde nicht auf der Strecke, sondern durch die Inkompetenz des Rennleiters entschieden. Ich hoffe nur, das die FIA Konsequenzen aus seinem Handeln zieht und ihn entsorgt. Weiterhin ging mir die Beweihräucherungsorgie für Pérez auf Sky zu weit. Was zum Teufel hat er dieses Jahr gezeigt? Außer Windschattenspender und Bremsklotz für Hamilton war da nix – und gebracht hat es ebenso nix. Hamilton ist wieder ein absolut sauberes Rennen gefahren und für mich der wahre Champ. Verstappen kann sich für diesen Titel, der immer einen faden Beigeschmack haben wird, bei Rennleiter Masi bedanken.

Hagen Bretz, D-55413 Weiler

Max Verstappen ist verdienter Weltmeister und hat endlich die Dominanz von Mercedes gebrochen. Als Verlierer gratuliere ich artig, und dann hat es sich. Mercedes ist ein schlechter Verlierer und verhält sich so mimosenhaft wie ihr teuerster Angestellter. Ich wünsche mir, dass die fadenscheinigen Proteste ins Leere laufen und nicht weiter Gremien beschäftigen. Das verdienen die Fans! Max 33 und die Niederlande: Herzlichen Glückwunsch!

Armin Meyer, per E-Mail

Eine so spannende F1-Saison hat so ein Ende mit Protesten nicht verdient! Sehr armselig, wie Wolff & Co sich im Nachhinein an die Spitze setzen möchten, aber den alles entscheidenden großen Fehler haben sie selbst gemacht, als Lewis nicht rechtzeitig während der SC-Phase zum Reifenwechsel geholt wurde und nur deshalb Max Verstappen ihn in der letzten Runde aufschnupfen konnte. Auch sehr schade, dass das verantwortliche (und finanziell beteiligte) Personal bei Mercedes offensichtlich nicht verlieren kann und dann versucht, mit fadenscheinigen Protesten nachträglich die Wertung ändern zu lassen. Ich glaube, Toto & Co sollten nach so vielen Weltmeisterschaften sportliche Größe zeigen und auch mal verlieren können. Ein Teamchef, der die Sportkommissare am Funk anschnauzt, wirkt nicht sonderlich souverän, in der Bundesliga gäbe es dafür die rote Karte.

Jens Rosenbohm, D-28832 Achim

Sicherlich war es seit Langem mal wieder eine spannende und interessante Formel-1-Saison. Aber es war auch die Saison der zweifelhaftesten und zum Teil der lächerlichsten Entscheidungen der Rennleitung, was das Strafmaß betrifft, welches gegenüber beiden Topteams ausgesprochen wurde. Von mir bekommt jedenfalls die FIA-Rennleitung um Michael Masi für die Saison 2021 die Schulnote „ungenügend".

Henning Karow, D-28870 Ottersberg

Schon wieder das inzwischen gewohnte Bild bei Mercedes. Als Friedensangebot schlage ich daher vor, einen vielleicht etwas kleineren Siegerpokal mit der Aufschrift: „Protestweltmeister 2021" an die Teamleitung zu übersenden.

Ein vom MSa-Sonderheft hoch erfreuter Leser, vielen Dank!

Franz Josef Altholtmann, D-49479 Ibbenbüren

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Nach der Entscheidung der Sportkommissare: Verstappen und Horner herzen sich

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



Die DSK-Events befinden sich in der Winterpause.
Weiter geht es mit dem Freien Fahren im Frühjahr 2022.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 15. Dezember

20.30	F1 eSports, ITA & MEX **LIVE** (Simracing)	Sky Sport F1*
22.00	Formel-1-Klassiker, Spa 1998	Sky Sport F1*

Donnerstag, 16. Dezember

20.30	F1 eSports, Brasilien **LIVE** (Simracing)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1, Abu Dhabi, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*

Samstag, 18. Dezember

10.30	PS Reportage: E-Motorsport	N-TV
16.30	IndyCar Series 2021, St. Louis (Wh.)	Motorvision TV*
17.00	Formel-1-Klassiker, Spa 2000	Sky Sport F1*

Sonntag, 19. Dezember

ab 12.20	Div. US-Rennen (IMSA/IndyCar/NASCAR)	Motorvision TV*
ab 15.00	F1-Klassiker, Montreal 89/90/92 (Zus.)	Sky Sport F1*
16.00	Extreme E, Bovington, Finale (Aufz.)	Pro 7 MAXX
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II

Montag, 20. Dezember

00.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
20.00	Extreme E, Bovington, Highlights	Sky Sport F1*
ab 20.50	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*

Dienstag, 21. Dezember

20.00	24h Le Mans 2021, Highlights	Eurosport 1

Mittwoch, 22. Dezember

17.30	Formel-1-Klassiker, Nürburgring 2007	Sky Sport F1*

Donnerstag, 23. Dezember

20.05	Ikonen des Motorsports – Mythos Porsche	WELT

Samstag, 25. Dezember

16.55	NASCAR Cup 2021, Saisonrückblick	Sport 1+*

Dienstag, 28. Dezember

15.00	Alex Zanardi (Reportage)	Sky Sport F1*

Donnerstag, 30. Dezember

10.30	Rallye Dakar, Vorschau	Eurosport 1
21.00	Heels and Wheels (Motorsport-Magazin)	Eurosport 2*

ab Montag, 03. Januar (täglich)

je 00.00	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 17. Dezember

ca. 18.30	Trophée Andros, Andorra, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

Samstag, 18. Dezember

11.00	Extreme E, Bovington, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
14.00	Extreme E, Bovington, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 17.25	Trophée Andros, Andorra, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

Sonntag, 19. Dezember

11.00	Extreme E, Bovington, Halbfinale **LIVE**	ran.de
13.00	Extreme E, Bovington, Finale **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

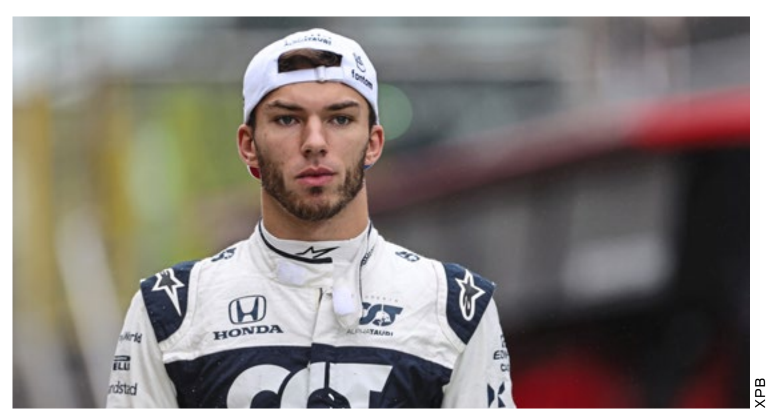
Automobil

15./16.12.	F1 eSports Pro Champ., Rennen 10–12 (Simracing)	
17./18.12.	Trophée Andros, Pas de la Casa	AND
19.12.	Extreme E, Bovington/England	GB
01.–14.01.	Rallye Dakar	KSA

Motorrad

01.–14.01.	Rallye Dakar	KSA

Vorschau


XPB

Ein heimlicher Champion: Pierre Gasly nach starker F1-Saison im Interview


ADAC

Die GT4-Nachlese: Wie lief es in der GT4 Germany und der Europa-Serie?


AUDI

Rallye Dakar: Wie startet Audis neues Konzept in die Wüstenrallye?


RED BULL

Rallye Dakar: Auch auf zwei Rädern beginnt die Hatz quer durch Saudi-Arabien




KTM

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2021" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → R618
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2021 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A____ Formel 1 · B____ Formel-sport · C____ Prototypen · D____ GT-Sport international · E____ GT-Sport national · F____ Langstrecke Nürburgring · G____ Rallye · H____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ________ **Sonderpreis** K ________

Modelle
L____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS · M____ GT-Fahrzeuge über 500 PS · N____ Rallye · O____ Tourenwagen bis 350 PS · P____ Tourenwagen über 350 PS · Q____ Markenpokale

- **Welches Auto besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes Auto)?** ☐ Keines
  Marke ______________________ Typ ______________________
  PS ________ ➪ Baujahr _______ **Getunt:** ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt
  Reifen, Marke ______________________ ☐ Normal ☐ UHP-Reifen ☐ Sportreifen
- **Worüber sollte MOTORSPORT aktuell beim Automobil-Rennsport mehr berichten, über ...?**
  ☐ internationalen Automobil-Rennsport
  ☐ nationalen Automobil-Breitensport
- **MOTORSPORT aktuell berichtet sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?**
  Automobil-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
  Motorrad-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
- **Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?**
  ....
  ....
- **Welche Sponsoren von Automobil-Rennteams kennen Sie?**
  Aus der Automobil- und Zubehörbranche: ....
  ....
  Aus anderen Branchen: ....
- **Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Automobil-Rennsport besonders erfolgreich?** Bitte denken Sie nicht nur an die Formel 1.
  ....
- **Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?**
  ☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
  ☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
  ☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen
- **Wie interessant finden Sie Simracing?**
  ☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant
- **Machen Sie selbst Simracing?**
  ☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

RACER DES JAHRES 2021 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A____ Formel 1 · B____ Formel-sport · C____ Prototypen · D____ GT-Sport international · E____ GT-Sport national · F____ Langstrecke Nürburgring · G____ Rallye · H____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ________ **Sonderpreis** K ________

Modelle
L____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS · M____ GT-Fahrzeuge über 500 PS · N____ Rallye · O____ Tourenwagen bis 350 PS · P____ Tourenwagen über 350 PS · Q____ Markenpokale

- **Welches Auto besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes Auto)?** ☐ Keines
  Marke ______________________ Typ ______________________
  PS ________ ➪ Baujahr _______ **Getunt:** ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt
  Reifen, Marke ______________________ ☐ Normal ☐ UHP-Reifen ☐ Sportreifen
- **Worüber sollte MOTORSPORT aktuell beim Automobil-Rennsport mehr berichten, über ...?**
  ☐ internationalen Automobil-Rennsport
  ☐ nationalen Automobil-Breitensport
- **MOTORSPORT aktuell berichtet sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?**
  Automobil-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
  Motorrad-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
- **Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?**
  ....
  ....
- **Welche Sponsoren von Automobil-Rennteams kennen Sie?**
  Aus der Automobil- und Zubehörbranche: ....
  ....
  Aus anderen Branchen: ....
- **Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Automobil-Rennsport besonders erfolgreich?** Bitte denken Sie nicht nur an die Formel 1.
  ....
- **Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?**
  ☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
  ☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
  ☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen
- **Wie interessant finden Sie Simracing?**
  ☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant
- **Machen Sie selbst Simracing?**
  ☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



LIQUI MOLY

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2021" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ R618
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**MOTORSPORT *aktuell*** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der oben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X .... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Ich lese...
MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Auto zu kaufen?
☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht

Welche Marke______________________ **Typ** ______________ ☐ Weiß noch nicht
☐ Neues Auto ☐ Geleast ☐ Gebrauchtes Auto ☐ Weiß noch nicht
Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt ☐ Weiß noch nicht 2

- Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Automobil-Motorsport zu?
☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
☐ Hält die Faszination für Autos am Leben ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
☐ Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
☐ Im Motorsport gibt es ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer nur mit hohen finanziellen Mitteln in den Motorsport einsteigen können

- Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Rennsport eine positive Zukunft hat?
☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

- Was glauben Sie, welche Antriebsart könnte dem Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?
☐ E-Fuels ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Bioethanol ☐ Wasserstoff ☐ Hybrid
☐ Anderes, und zwar: ____

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	**MOTORSPORT *aktuell*** Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der oben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecke		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X .... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Ich lese...
MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Auto zu kaufen?
☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht

Welche Marke______________________ **Typ** ______________ ☐ Weiß noch nicht
☐ Neues Auto ☐ Geleast ☐ Gebrauchtes Auto ☐ Weiß noch nicht
Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt ☐ Weiß noch nicht 1

- Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Automobil-Motorsport zu?
☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
☐ Hält die Faszination für Autos am Leben ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
☐ Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
☐ Im Motorsport gibt es ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer nur mit hohen finanziellen Mitteln in den Motorsport einsteigen können

- Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Rennsport eine positive Zukunft hat?
☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

- Was glauben Sie, welche Antriebsart könnte dem Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?
☐ E-Fuels ☐ Elektro ☐ Gas ☐ Bioethanol ☐ Wasserstoff ☐ Hybrid
☐ Anderes, und zwar: ____

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart